

ГЛАВА 5. МИННО-ТОРПЕДНАЯ АВИАЦИЯ СЕВЕРНОГО ФЛОТА

5.1. 1941—1942 гг.

Рождение минно-торпедной авиации СФ состоялось 12.9.1941. В этот день в Ваенгу с Балтики прибыло звено ДБ-3F старшего лейтенанта Гарбуза, куда также входили машины лейтенантов Громова и Хорева (три ДБ-3F, к которым добавилась еще одна машина без экипажа из состава 80-го бап ВВС РККА, оставленная на аэродроме Ваенга). Звено вошло в состав 5-й бомбардировочной эскадрильи 72-го смешанного авиационного полка (с 16 сентября того же года — краснознаменный, с 18 января 1942 г. — 2-й гвардейский). Даже несмотря на то, что звено на протяжении целого полугода боевых действий удавалось избежать потерь, в качестве серьезных силы оно рассматриваться не могло.

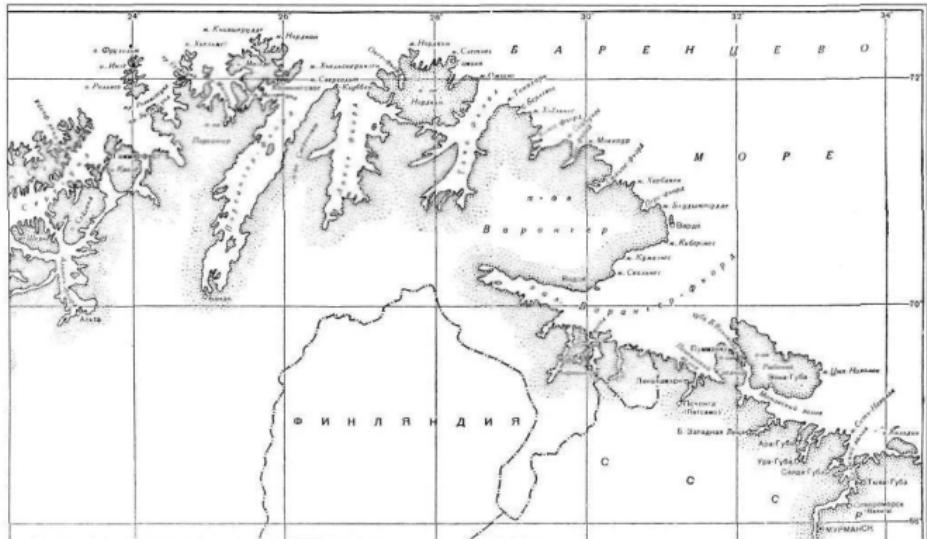
Первый боевой вылет североморских ДБ-3F состоялся 15.9.1941. До конца года экипажи звена совершили всего 36 боевых вылетов. Характер боевой работы первоначально заключался в бомбометании близких фронтовых тылов, портов и изредка аэродромов противника. Первый вылет на Севере в своем основном качестве ильюшинские машины совершили только 18.1.1942. По замыслу одиночный ДБ-3F, pilotируемый ст. лейтенантом Хоревым, должен был с высоты 4200 м атаковать парашютной торпедой суда на внутреннем рейде Киркенеса. Цель оказалась закрыта облачностью, в результате чего боеприпас пришелсябросить напорт Линнхамари. Хотя экипаж утверждал, чтонаблюдал в порту взрыв большой силы и пожар, сам способ применения торпеды заставляет усомниться в возможности достижения какого-либо стоящего результата. Попасть в сравнительно небольшую акваторию гавани с большой высоты ночью, да еще и парашютным боеприпасом, весьма и весьма сложно, если не сказать невозможного.

Любопытно, что противник в ту ночь насчитал не одну, а целых три парашютных торпеды, которые взорвались на берегу и повредили телефонную линию.

Вылет на Киркенес был повторен на следующую ночь. На этот раз торпедоносец капитана Гарбуза действовал совместно с бомбардировщиками. В 01.25 торпеда отделилась от машины, однако никакого взрыва внизу заметить экипажу так и не удалось. По немецким данным, в течение ночи порт подвергся четырем воздушным налетам. От близких разрывов пяти бомб экипажи сторожевых кораблей «Франке» и «Бузард» потеряли одного моряка убитым и трех ранеными. К торпеде, сброшенной Гарбузом, эти потери вряд ли имели отношение. Очевидно, убедившись в малой эффективности сбрасывания одиночных высотных торпед на порты, командование отказалось от этого способа действий, но лишь до прибытия более крупных сил.

Первая постановка минам на Севере состоялась 27.2.1942. В этот день пара ДБ сбросила две АМГ-1 (на Севере вообще применялись исключительно якорные мины) на входе в Бек-Форд, ведущий к Киркенесу. В ночь на 2 марта эта же пара минировала пролив Буссе-сунд. Следующим объектом минирования стала губа Петсамонвуоно — две мины были сброшены там экипажами Гарбузы и Хорева в ночь на 29 марта. Уже вечером в устье губы подорвалась и затонул германский вспомогательный траулер «М 5608». Из 14 человек его экипажа один был тяжело ранен, а восемь пропали без вести. Тем не менее отнести этот успех на долю минно-торпедной авиации уверенно нельзя, поскольку в этом же районе стави-

Район действий ВВС СФ в годы войны





В первые месяцы войны экипажам DB-3F поддавляющее большинство своих вылетов приходилось осуществлять по наземным целям. DB-3F с ротативно-рассеивающей бомбой РРАБ-500 (фото из архива Ю. В. Рыбина)

ли мины и наши малые охотники, а точность ночных постановок и у самолетов, и у охотников оставляла желать много лучшего.

Наступившая еще осенью 1941 г. стабилизация сухопутного фронта позволила командованию Северного флота сосредоточить свое внимание на морском направлении. Из всех задач на первое место выходили две: действия на коммуникациях противника, поскольку по ним осуществлялось снабжение вражеского горно-стрелкового корпуса (с 26.6.1942 — 20-й горной армии) и вывоз стратегически важной никелевой руды из Киркенеса, и защита своих внешних коммуникаций с союзниками по антигитлеровской коалиции. В отличие от Балтики и Черного моря, где на наших коммуникациях противник использовал только авиацию, подводные лодки и боевые катера, на Севере начиная с января 1942 г. началось сосредоточение крупных надводных кораблей Кригсмарине во главе с линкором «Тирпиц». В начале марта он впервые был задействован в операции по перехвату пары союзных конвоев PQ-12/QR-8, причем эсминцы его охранения потопили отставший от идущего на Запад каравана советский лесовоз «Ижора». Единственное, что Северный флот мог противопоставить вражеским линкорам и крейсерам, были подводные лодки и морская авиация, ударная составляющая которой к началу марта все еще была представлена тремя торпедоносцами и двойникою бомбардировщиков. Этим же силам одновременно предстояло действовать и на германских коммуникациях. Началось усиление североморских BBC, правда, возможности командования ВМФ к этому были весьма ограничены.

Уже 24 марта в Ваэнгу с Тихоокеанского флота перелетело шесть Ил-4 эскадрильи капитана Поповича (командиры экипажей — Агафонов, Балашов, Зубков, Сидоров, Ткачев). Эти экипажи, дополненные тройкой Гарбуза, и стали костяком сформированной в конце марта 6-й (с 25 июня — 5-й) минно-торпедной эскадрильи 2-го гсмана. Состояние МТА СФ на 16 апреля можно почерпнуть из «Справки о ходе выполнения приказа №004000 НК ВМФ». Из восьми Ил-4, имевшихся к этому моменту (еще одна машина в резерве), только семь были оснащены торпедными мостами и прицелами. Все экипажи были подготовлены к высотному торпедометанию, но только четыре — к низкому. На складах флота имелось 26 торпед 45-36АВА (первая партия в 28 торпед поступила 10.7.1941), 50 мин АМГ-1 (первая партия их поступила на флот 14.10.1941) и 90 английских донных мина А-1-4, не применявшихся на Севере из-за сравнительно больших глубин моря.

После формирования 6-й эскадрильи командование предприняло новую попытку применить торпедоносцы по их прямому назначению. Днем 28 марта с аэродрома в Ваэнге стартовало



Экипаж капитана Г.Д. Поповича, 1941 г. Слева направо: капитан Г.Д. Попович, капитан Г.Д. Иошкин, старшина Н.В. Колесов



Постановка задачи экипажам звена. Слева направо: сержант Я.Л. Андрейчук, капитан И.Я. Гарбуз, старшина В.Т. Бородин, сержант В.И. Тучков, старший лейтенант И.Т. Ларин, сержант И.М. Войцов, старшие лейтенанты Б.С. Громов, А.Д. Хореев, осень 1941 г.



Экипаж командира звена DB-3F BBC СФ капитана И.Я. Гарбуза. Слева направо: капитан И.Я. Гарбуз, старший лейтенант И.Т. Ларин, сержант Я.Л. Андрейчук, старшина А. Вышинский, зима 1941/42 г.

шесть Ил-4, половина из которых несли высотные торпеды (ведущий звена — Гарбуз), а половина — бомбы (ведущий — Попович). Эскадрилья прикрывала 13 истребителей «Харрикейн», разделенные на группу непосредственного сопровождения и ударную группу. Целью налета должны были стать корабли в Линхамари, правда, предварительная разведка порта почему-то не проводилась. Когда самолеты появились над портом, вы-



Подготовка ДБ-3ф к боевому вылету

яснилось, что у причалов находится лишь два небольших транспорта. Звено Гарбуза с высоты 3500 м сбросило торпеды, причем, по немецким данным, две из них взорвались сразу при приводнении, а третья — на берегу. После атаки торпедоносное звено развернулось в сторону моря и легло на курс, ведущий к аэродрому. Несмотря на то что второе звено находилось в непосредственной близости, действовало оно без связи с первым. Ведущий бомбардировщиков Попович не разглядел мелкие суда с большой высоты и решил сбросить бомбы на запасную цель — склады в районе озера Титовское. Его звено развернулось в юго-восточном направлении и вскоре потеряло торпедоносца из вида. Истребители прикрытия последовали за звеном Гарбуза. Все попытки командира эскорта связаться с ведущим ударной группы истребителей, чтобы он прикрыл бомбардировщики, успехом не увенчались — подвела радиосвязь. Противник таких ошибок не прощал. Вскоре после того, как звено Поповича отбомбилось по складам, его догнала тройка



Экипаж И. Я. Гарбуза, июль 1942 г.

«Мессершмиттов». В коротком, но ожесточенном воздушном бою машина старшего лейтенанта Сидорова была сбита, а второй «ильюшин» получил серьезные повреждения. Так был открыт счет потерям минно-торпедной авиации Северного флота.

После неудачи 28 марта командование решило вернуться к ночных действиям.

В ночь на 4 апреля пара Ил-4 вылетела для постановки мин в Бек-Фьорд. Во мгле полярной ночи «ильюшины» потеряли друг друга, в результате чего штурман ведомой машины перепутал очертания Бек-Фьорда с гораздо более ближе расположенным Петсамон-вуюно, куда и сбросили мину.

Вечером 11 апреля воздушная разведка обнаружила в проливе Буссе-сунд вражеский конвой, суда которого якобы встали на якорь. Крайне сомнительно, чтобы это соответствовало действительности, поскольку в проливе не имелось якорных стоянок, зато существовала опасность нападения советских подводных лодок и авиации. Для удара по каравану вылетело три торпедоноса. В пути летчики потеряли друг друга и вышли на цель самостоятельно. Первым атаковал Гарбуз, спустя две минуты — Попович. Оба летчики наблюдали взрывы у борта транспортов. Немцы из-за ночной темноты заметили лишь одну парашютную торпеду, которая взорвалась в расположении защищавшей вход в пролив береговой батареи. Жертв и разрушений взрыв не вызвал. Третья вылетевшая машина (лейтенант Хорев) попала в облачность, после чего пилот прервал выполнение задания. Развернувшись на обратный курс, в 01.27 он сбросил свою торпеду над портом Линахамари, но взрыва не видел.

Дальнейшей активизации действий минно-торпедной авиации на морских коммуникациях врага помешала постановка новой ответственной задачи. В конце марта шедший в ССР союзный конвой PQ-13 впервые столкнулся с ожесточенным противодействием бомбардировщиков и торпедоносцев Люфтваффе. На дно отправились суда «Рейслэнд» и «Эмпайр Рейнджер», перевозившие не менее 20 тыс. т различного военного имущества. 29 марта караван подвергся безупешной атаке трех немецких эсминцев. Подняться по тревоге 6-й эскадрилья весь день находилась в состоянии немедленной готовности к боевому вылету на случай нового появления кораблей противника. Спустя неделю, 3 апреля, в порту Мурманска немецкие бомбы посадили на грунт транспорта «Эмпайр Старлайт», «Нью Вестминстер Сити» и «Тобрук». До конца апреля германские асы уничтожили еще три судна, в т.ч. «Ланкастер Касл» в мурманском порту. Командование СФ стало ясно, что отныне вражеская авиация и крупные надводные корабли стали наиболее опасными противниками, ставившими под сомнение выполнение плана ленд-лизовских перевозок. С этого момента встреча каждого союзного конвоя выливалась в отдельную операцию сил СФ, одним из пунктов которой непременно являлось нанесение ударов по аэродромам противника, в первую очередь по Хебуктуну и Банаку, где базировались ударные самолеты противника. И если для бомбардировок расположенного в окрестностях Киркенеса Хебуктена, как правило, привлекались СБ, Pe-2 и Pe-3, то удаленный Банак стал объектом воздействия именно Ил-4. Для усиления BBC СФ 26 мая на аэродром Ваенга прибыли бомбардировщики 36-й авиадивизии АДД.

Минные постановки МТА СФ в 1942 г.

Месяц	Число вылетов	Киркенес (Бек-Фьорд)	Петсамон-вуюно	Районы постановок				Боевые потери
				пролив Буссе-сунд	Магерейсунн	Брей-сунд районы	Другие районы	
2.42	2	2	-	-	-	-	-	-
3.42	4	-	2	2	-	-	-	-
4.42	2	1	1	-	-	-	-	-
6.42	10	-	-	-	3	5	2	-
Итого	18	3	3	2	3	5	2	-

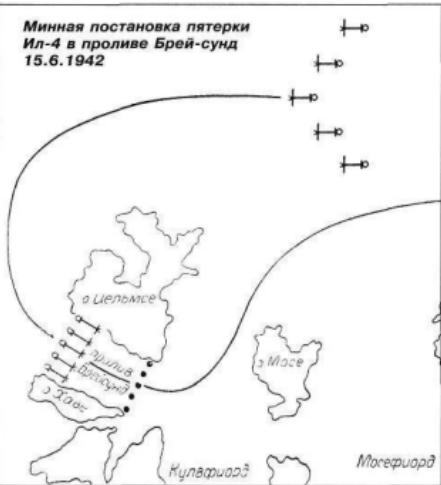
Первый крупный налет состоялся 27 мая в разгар операции по проводке конвоя PQ-16. В этот день на летное поле Банака сбросили свой бомбовой груз шесть «ильюшиных». Для немцев удар, по-видимому, оказался внезапным, и все же один самолет 36-й дивизии был поврежден огнем зенитной артиллерии. До аэродрома он не дотянул — сел в море в районе м. Черный. На следующий день Банак бомбили семь Ил-4, и снова такое же количество самолетов — 29 мая. Наиболее удачным, по докладам пилотов, был удар 28 мая, в ходе которого было зафиксировано уничтожение и повреждение 36 самолетов противника! Нам этот успех стоил еще одной машины, севшей у побережья Рыбачьего (экипаж 36-й дивизии АДД спасся). Необходимо отметить, что все эти вылеты совершались в достаточно сложных метеоусловиях. В иных случаях до 50% вылетавших машин возвращались на базу, не сумев прорваться сквозь густую облачность либо сбросив бомбы на запасную цель — и то зачастую по расчету времени. Несколько эти удары облегчили судьбу конвоя, сказать трудно. В PQ-16 входило 35 транспортов, из которых семь были потоплены противником. Лишь одно из судов торпедировало подводка, остальные же уничтожила авиация. СССР недополучил 32 400 т военного имущества, в т.ч. 147 танков, 77 самолетов и 770 автомашин.

В промежутке между проводками 16-го и пеально известного 17-го конвоя 6-я эскадрилья успела сделать несколько вылетов на вражеские коммуникации. Основными объектами являлись сосредоточения судов в портах и якорных стоянках, а также проливы, через которые проходила вражеская шхерная коммуникация, — их предстояло минировать. Утром 1 июня пара «ильюшиных» вылетела для минирования пролива Магерей-сунд. Выполнить задачу из-за сплошной облачности в районе постановки не удалось, в результате чего мины были сброшены близ мысов Кильнес и Маккар. Спустя сутки задача по минированию пролива была успешно выполнена звеном Ил-4. Противник не заметил ни самой постановки, ни ее результатов. Лишь спустя месяц — 5 июня — при контрольном тралении фарватера немецкие катера-тральщики случайно вытряпали мину, после чего на двое суток закрыли район. После того как усиленным тралением новых мин не обнаружили, фарватер был вновь открыт для плавания. Еще меньший успех имела одновременная постановка мин с пяти «ильюшиных» ночью 15 июня. Ночь в период полярного дня понятие весьма условное, благодаря чрезвычайно постановку обнаружил береговой наблюдательный пост. В течение трех суток девять моторных тральщиков 5-й флотилии интенсивно тралами Брей-сунд, но так и не добились никаких результатов, после чего фарватер был вновь открыт для свободного плавания. Скорей всего мины легли в стороне от фарватера, либо их подготовка на аэродроме была осуществлена неправильно.

5 мая на флот наконец-то поступили 24 авиаторпеды 45-36АН. Хотя и балтийские, и тихоокеанские летчики ранее проходили подготовку в качестве низких торпедоносцев, давние уроки оказались основательно подзабыты. На тренировки шло два месяца, пока же летчики продолжали применять высотные 45-36АВА. 2 июня Гарбус, Зубков и Ткачев вылетели для атаки транспортов в пролив Буссе-сунд. На месте обнаружилось лишь одно судно, являвшееся, по-видимому, дозорным сторожевиком или тральщиком. Гарбус и Зубков с высоты 2500 м атаковали цель, но из машин Ткачева торпеда не отделилась. Результат — одна торпеда взорвалась после приводнения, вторая — при приземлении на территории береговой батареи, но ни та, ни другая не произвели никакого эффекта.

17 июня состоялась первая в истории минно-торпедной авиации Северного флота атака конвоя противника в море. В 07.10 три Ил-4 вылетели на торпедный удар по транспортам в порту Хаммерфест. Встретив в районе мыса Нордкап сплошную низкую облачность и осадки, самолеты взяли курс на аэродром. В 09.12 у мыса Нордкап экипажи обнаружили два транспорта (на самом деле транспорт в охранении сторожевика — бывшего рыболовного траулера), шедших курсом 270°.

Минная постановка пятерки Ил-4 в проливе Брей-сунд 15.6.1942



Командир звена ст. лейтенант Хорев принял решение атаковать, для чего перестроил звено из строя клина в правый пеленг. Выход в атаку производился на курсовом угле цели 0° на высоте 1300 м. В 09.15 ведущий сбросил торпеду по первому «меньшему транспорту» (на самом деле сторожевой корабль «V 6111»), которая вошла в воду на удалении 600 м от правого борта судна. Второй экипаж торпеду сбросил по второму транспорту с перелетом 300—400 м. Третий экипаж приводил свою снаряд левее второго судна. Транспорты уклонились от торпед: первый влево, второй вправо. Попаданий, естественно, не было. Но немецким данным, одна торпеда при ударе о воду подпрыгнула и после этого пошла на поверхности. Уклониться от нее оказалось не сложно. Следы двух других торпед не наблюдалось, что наводит на мысль об их неисправности.

Операция по проводке следующего каравана — пеально известного PQ-17 — стала, одной из наиболее драматических

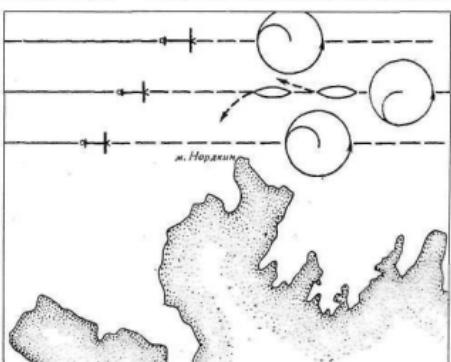


Схема торпедного удара торпедоносцев Зубкова, Ткачева и Хорева 17.6.1942



Первый командир 35-го мтап
майор А. В. Крылов. Погиб в
бою 2.7.1942

станиц в истории минно-торпедной авиации Северного флота. Дело в том, что в конце июня, накануне начала операции, на аэродромы под Мурманском перебазировались авиаполки Особой морской авиационной группы (ОМАГ) BBC BMF, куда входил 35-й минно-торпедный авиационный полк, укомплектованный Ил-4.

Часть была сформирована приказом НК BMF №0053 от 28.2.1942 в городе Белымянск Куйбышевской области на базе 1-го запасного авиааполка BBC BMF. Полк формировался по штату 030/255-А, что означало, что он имел всего две эскадрильи. Увы, низкие темпы поступления авиатехники и боевой подготовки не позволили к концу июня закрыть даже этот весьма сокращенный штат. Дальше ждать было нельзя, и накануне перехода каравана PQ-17 полк получил приказ перебазироваться на Север, куда одновременно перебрасывались и большинство других частей ОМАГ. Фактически 30 июня на аэродром Ваэнга перелетело только 11 машин части, а остальные «застяги» в тылу до начала сентября. Для формирования полка было выделено несколько экипажей BBC TOF, но большей частью пилотов ГВФ и летчики, только что закончившие ВМАУ им. Леваневского. Брошенные в горниле охоченной борьбы в северном небе, необстрелянныне авиаторы были обречены на жестокие потери.

Первый налет на Банак, состоявшийся утром 30 июня, начался удачным началом. Пять Ил-4 сбросили на аэродром 30 ФАБ-100 и наблюдели гибель двух самолетов, которые они идентифицировали как «Мессершmittы». На самом деле на аэродроме погибло пять Ju-88 из состава бомбардировочных групп I и II/KG30, что явилось серьезным ударом по изготавливавшемуся к нападению на конвой 5-му воздушному флоту немцев. Командование противника предприняло соответствующие меры, и когда утром 2 июля тройка Ил-4 отбомбилась по Банаку (еще шесть машин не смогли дойти до цели из-за облачности и технических неполадок) ее перехватила пара «Мессершmittов». В течение нескольких минут немцы сбили машины командира 35-го авиааполка майора А. А. Крылова и команда звена 2-го гвардейского полка капитана П. Д. Зубкова. Экипаж третьего самолета сумел оторваться, несмотря на многочисленные пробоины. В последующие дни Ил-4 BBC SF и АДД несколько раз вылетали бомбить Банак, но ни каждый раз мешала плохая погода — и, по-видимому, к счастью для нас. Бомбардировщики Люфтваффе приняли вызов и нанесли несколько ударов по Ваэнге. Скученность самолетов из



Немецкий береговой наблюдательный пост на берегу фьорда, использовавшегося в качестве якорной стоянки

состава многочисленных авиааполков предопределила тяжелые потери. За 7 и 9 июня 5-я эскадрилья 2-го гсман потеряла ровно половину своего состава — четыре Ил-4. 10 июня погиб еще один «ильюшин» 35-го полка — при атаке западной цели (порт Вардэ) его сбила зенитная артиллерия. Лишь на следующий день тройка «илюв» долетела до Банака и сбросила бомбы через облака по расчету времени. К этому моменту операция по спасению остатков каравана уже закончилась — ни BBC Северного флота, ни другие силы не смогли предотвратить результата, предопределенного известным решением британского Адмиралтейства. На дно пошли 24 судна общим тоннажем 142 695 брт, перевозившие 99 316 т военного имущества, в т.ч. 430 танков, 210 самолетов и 3350 грузовиков. Люфтваффе потопили из этого числа 8 судов и еще столько же повредили, вслед за чем их добили подводки.

После окончания операции 35-й полк был нацелен на действия против вражеского судоходства у берегов Норвегии, но и здесь его потери превысили достигнутые успехи. В ночь на 14 июня немецкие истребители подбили один из трех Ил-4, выпустивших бомбить Киркенес. При возвращении самолет обстрелялся своя же зенитная артиллерия, но мл. лейтенант Перегудов удалось дотянуть до Кольского залива, где он сумел приводниться. Днем на бомбежку конвой противника, обнаруженного в Хоннингсвоге, вылетела четверка «ильюшин». Вскоре на одном из самолетов обнаружилась неисправность, и он повернулся на базу. Затем, когда группа достигла района Тана-Фьорда, на самолете ведущего комэска 35-го мтап капитана И. С. Мурашова внезапно отказали оба мотора, и он упал в воду. Один из ведомых продолжил выполнение задания, другой остался на месте катастрофы, где сбросил на воду шлюпку, бортпак и оставался до израсходования топлива. Предпринятые впоследствии силами МБРов и торпедных катеров поиски ничего не дали. Дошла до цели лишь машина ст. лейтенанта Балашова, сбросившая на суда десять ФАБ-100. Одна из бомб попала в быстроходную десантную баржу «F 243», перевозившую 150 т боеприпасов. Боец падал сдетонировал, в результате чего в Хоннингсвоге оказались разрушены все находившиеся в районе гавани постройки, погибли 20 немцев и 13 норвежцев, более 100 человек получили ранения. Большой силы взрывы и облако дыма заставили наших летчиков считать, что ими потоплен крупный танкер.

Успехи продолжали чередоваться с неудачами. 24 в воздух поднялись три пары Ил-4, целью которых должны были стать суда в Тромсё. Первая пара дошла лишь до Хоннингсвога, где, обнаружив скопление судов, и сбросила свой бомбовый груз. Жертвами налета стали норвежские мотоботы «Ауд», «Сторре Билл» и еще один, название которого до сих пор не выяслено. Две другие пары, осуществлявшие полет вдоль побережья, в районе мыса Нордкап столкнулись со сплошным фронтом облачности и повернули на юг, в глубь Порсангер-фьорда. Обнаружив в примыкающем Ло-Фьорде конвой, ведущий второй пары решил атаковать. К сожалению, первая пара не сразу заметила цель и затянула маневр. Прибывшие из Банака «Мессершmittы» не преминули наказать наших летчиков за допущенную ошибку. Один за другим потянулись к земле машины капитана Ткачева, ст. лейтенантов Долинова и Четверикова. В Ваэнге, несмотря на три десятка пробоин, вернулся лишь один самолет. В результате к 22 июля 35-й полк успел совершить всего 52 самолето-вылета, но безвозвратно потерял Ил-4, а из четырех уцелевших лишь один оказался в боевом

Командир 2-й эскадрильи
35-го мтап капитан
И. С. Мурашов. Трагически
погиб 14.7.1942



готовом состоянии. Все это не могло не отразиться на настроениях летчиков.

Тем временем пилоты 5-й эскадрильи приступили к полетам в качестве низких торпедоносцев. В качестве основания для постановки боевой задачи могли быть и данные воздушной разведки, и информация разведотдела СФ, получавшего сведения от сети норвежских береговых наблюдателей, развернутой от Тромсё до Вардё. Оперативность передачи и тех и других данных оставляла желать лучшего, и очень часто торпедоносцам приходилось переходить от поиска конвоя в конкретной точке к «свободной охоте». Кроме того, вылеты на «охоту» планировались в дни, когда разведданные отсутствовали. Вне зависимости от типа поставленной задачи или состава обнаруженного каравана в воздух поднималось от одной до четырех машин (четыре — лишь в двух случаях) — большого количества исправных Ил-4 в 5-й эскадрильи попросту не было. Повторные вылеты не производились. Пару раз командование предпринимало попытки усилить торпедоносы группы пикирующих бомбардировщиков, но в этих вылетах не удалось обнаружить целей, и в дальнейшем они не практиковались.

Отсутствовало и взаимодействие с истребителями, хотя в составе ВВС СФ с марта имелся один, а с сентября — три истребителя, вооруженные машинами типа Пе-3. Объяснялось это прежде всего тем, что изначально перед командованием Люфтваффе, отвечавшим за действия в Заполярье, не стояла задача прикрытия своих морских коммуникаций, следовательно, торпедоносцам не угрожала встреча с истребительной авиацией противника. Немцы почувствовали угрозу с воздуха своим конвоям только в июле 1942 г., после чего задействовали для их защиты единственную на театре эскадрилью двухмоторных истребителей Bf-110 — ZG 5. Ее деятельность во второй половине 1942 г. неизъят признается эффективной. Bf-110 вылетали на участок коммуникации Тромсё — Киркенес западнее Вардё (в Варангер-Фордзе в период полярного лета наше командование торпедоносы не использовало), как правило, парами. Поскольку посадочные площадки вдоль побережья только строились (аэродромы Берлевог и Свартнес, последний — на западном берегу пролива Буссе-сунд), эскадрилья действовала с аэродрома Хебуктен, и время пребывания ее самолетов над прибрежной трассой было достаточно ограниченным. Главным же недостатком являлось отсутствие связи с кораблями конвоев. Поскольку наведения не было, «Мессершmitt» приходилось действовать исключительно методом «свободной охоты». Это обстоятельство, помноженное на малочисленность вражеских охотников, привело к тому, что за всю вторую половину года им удалось сбить над коммуникациями всего лишь один наш самолет — бомбардировщик Пе-2. Торпедоносы имели несколько встреч с Bf-110, но каждый раз им удавалось избежать воздушного боя посредством умелого маневрирования.

Пару слов необходимо сказать и о составе конвоев. В опи- сываемое время они, как правило, состояли из 2—5 транспортов под охраной сторожевых кораблей — мобилизованных рыболовных траулеров. Соотношение между пароходами и сторожевиками колебалось от 2:1 в пользу судов до 1:1. Впрочем, не редко эскорт усиливалась группами охотников за подводными лодками (те же мобилизованные траулеры, но с иным составом вооружения), по 2—3 корабля в группе. Траулеры стандартно вооружались одним 75-мм или 88-мм неуниверсальным орудием и несколькими 20-мм одноствольными автоматическими пушками. Лиши очевидно немногие корабли в этот период имели 37-мм или 40-мм автоматические или полуавтоматические зенитные орудия. Некоторые крупные пароходы также имели зенитное вооружение, но в тот период это было скорее исключением, чем правилом. С учетом вышеизложенного можно признать, что в 1942 г. существовали наиболее выгодные, по сравнению с последующими годами, условия для действий на коммуникациях противника. Вместе с тем ВВС СФ попросту не располагали необходимыми силами, что-



Ил-4 с торпедой 45-36АН, оснащенной стабилизатором АН-42

бы развернуть подобную деятельность. Получалось, что относительно слабой защите противостояли еще более слабые силы нападения. Все это хорошо иллюстрируется нижеприведенными примерами.

Дебют низких торпедоносцев состоялся 2 июля. Вечером предыдущих суток от разведывательного отдела штаба Северного флота было получено сообщение о том, что из Хонингсвога в западном направлении вышел танкер противника. Еще до получения уточняющих данных воздушной разведки для удара по танкеру была выпущена пара торпедоносцев. Как ни странно, это в расчетном районе юго-западнее острова Мойсей самолеты обнаружили судно, внешне похожее на танкер и идущее в западном направлении. Ведущий, считая, что для пополнения неохраняемого судна будет достаточно попадания одной торпеды, начал маневрировать для занятия позиции залпа, ведомому же приказал обстрелять танкер из пулеметов. В 03.15 с дистанции около 1000 м штурман ведущей машины сбросил торпеду, когда самолет еще не леж на боевой курс. Снаряд прошел за кормой. Ведомый лейтенант Балашов, видя промах ведущего, решил атаковать сам. Он сбросил торпеду с дистанции 600 м, взял угол учреждения из расчета, что цель движется со скоростью 10—12 узлов. Необходимо отметить, что большинство судов того времени ходило со скоростью не более 7—8 узлов, и этот случай не являлся исключением — торпеда прошла перед носом «танкера». В немецких документах это нападение осталось незафиксированным, что вкупе с отсутствием зенитного огня почти наверняка указывает, что в качестве цели фигурировало норвежское рыболовное или мелкое каботажное судно.

Основные показатели деятельности торпедоносцев СФ в 1942 г.

месяц	Произведено с/в	Боевой расход ABA+AH	Результат по дона- сениям**	Потери торпедо- носцев
1.42	3	2+0	-	-
2.42	-	-	-	-
3.42	3	3+0	+ 1 ТР	-
1—22.4.42	3	3+0	+ 1 ТР	-
23.4—22.5.42	-	-	-	-
23.5—22.6.42	6	5+0	-	-
23.6—22.7.42	17	0+7	-	-
23.7—22.8.42	11	0+6	+ 2 ТР, 1 СКР	-
23.8—22.9.42	14	3+1	+ 1 ТР	1 (15.9)
23.9—22.10.42	20	0+5	+ 1 ТР	1 (12.10)
23.10—30.11.42	3	-	-	-
12.42	18	0+3*	+ 2 ТР	-
Всего	98	16+22=38	+ 8 ТР, 1 СКР	2

* В т.ч. одна английская торпеда Mk XII, сброшенная с самолета «Хэмпден».

** Реальные результаты: поврежден СКР (9.8.1942), попадание неразорвавшейся торпеды — норв. ТР (7.10.1942).

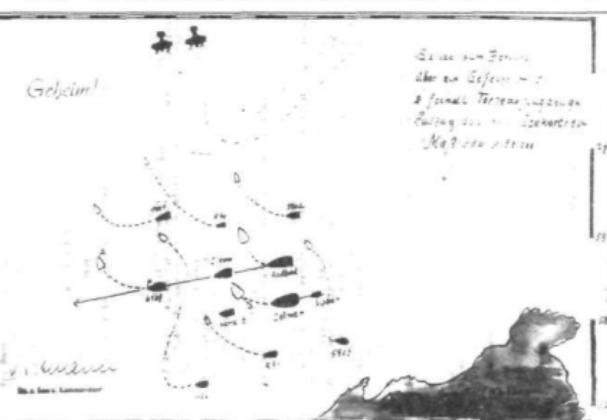


Германский конвой в норвежских водах

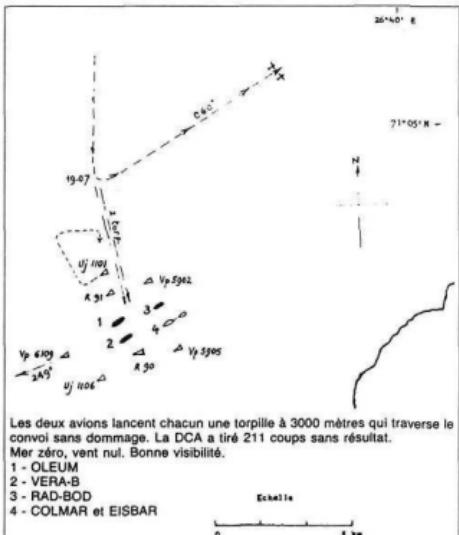
Днем 12 июля Гарбуз и Балашов безуспешно атаковали немецкий конвой, шедший на Запад. Из-за сильного зенитного огня, открытого с многочисленных кораблей охранения, летчики бросили торпеды со слишком большой дистанции и промахнулись. На следующий день Громов и Агафонов пытались торпедировать суда из внутреннем рэйде Варде — с тем же успехом. 15 июля Агафонов вышел в атаку на крупный транспорт на рэйде Хоннингсвогта, но его атаку сорвал плотный огонь зенитной артиллерии. После этого командование приняло решение временно приостановить действия торпедоносцев, предоставив экипажам возможность потренироваться в торпедных атаках по буксируемым щитам. Ровно спустя две недели торпедоносы вернулись к действиям, и, как тогда казалось, небезуспешно.

В 15.45 29 июля в районе мыса Слэтнес воздушной разведкой был обнаружен конвой, шедший курсом на запад. По приказанию командующего ВВС СФ в 17.58 в воздух поднялись два Ил-4 с торпедами. Ведущим был капитан Гарбуз, ведомым — ст. лейтенант Громов. Суда были обнаружены на подходе к Порсангер-фьорду с расстояния 22–25 км. Гарбуз учел уроки предыдущих боев и не ринулся в бой с ходу, а зашел со стороны солнца. При сближении было установлено, что в сос-

Справа вверху: схема торпедного удара торпедоносцев Гарбуза и Громова по германскому конвою 29.7.1942 (из книги Huan C. La marine soviétique en guerre. Partie I. Arctique. Paris, 1991). Внизу — эта же схема из КТВ 61-й флотилии СКР



тав конвоя входили: крупный транспорт водоизмещением около 15 000 т, транспорт водоизмещением 5000 т, эсминец, три сторожевых корабля и четыре охотника. Ведущий приказал ведомому атаковать вместе с ним самое крупное судно. В 20.10 с дистанции 400 м оба самолета последовательно сбросили торпеды. По докладу летчиков, атака оказалась для противника совершенно внезапной, поскольку зенитный огонь был открыт с большим опозданием. На выходе из атаки штурманы и стрелки вели огонь из пулеметов по кораблям охранения. Экипажи уверяли, что видели попадания торпед в кормовую и носовую части судна, которое начало быстро погружаться в воду. Интересно сопоставить этот доклад с немец-



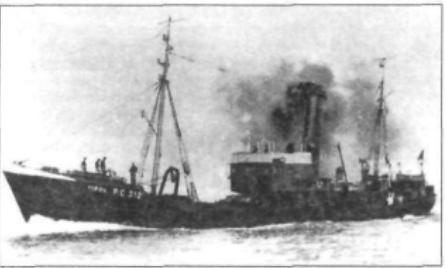
ким, составленным командиром флагманского корабля конвоя СКР «V 6109» «Нордвинг» лейтенантом Ниманном: «29.7.1942 в 18.30 западный конвой, включавший СКР «Нордвинг», миновал м. Сверхольт-Клуббен. Конвой состоял из СКР «V 6109», с командиром 59-й флотилии СКР капитан-лейтенантом Келлером в качестве командира конвоя на борту, СКР «V 5902», «V 5903», охотниками «Uj 1101» и «Uj 1106», моторными тральщиками «R 90», «R 91», пароходами «Кольмар» и «Радбод», танкерами «Олеум» и «Вера Б». Пароход «Кольмар» имел на борту СКР «Айсбар» («NKI 04»). Конвой следовал двумя кильватерными колоннами. Ветер был SSO 1, температура +13°C, легкая облачность, спокойное море, видимость до 20 миль.

В 19.05 СКР «Нордвинг» в направлении NNW обнаружил два летящих на бреющей высоте самолета. Была объявлена воздушная тревога и открыт

огонь из 76-мм орудия Борфорса... Когда оба самолета, которые были определены как Бристоль «Бленхейм II», пришли в пределы досягаемости легких зенитных орудий, все корабли также открыли огонь. Хорошо ложившимся оборонительным огнем подставив на высоте примерно 40 м самолеты были принуждены сбросить торпеды (каждый одну) уже на удалении примерно в 1500 м от внешнего охранения и сразу крутко отвернуть влево на NO. При повороте СКР «V 5902» попал под обстрел из бортового оружия и имел пулевую пробоину в фальшборте правого борта. Чтобы уклониться от торпед, конвой сделал поворот направо примерно на 90°. Ясно наблюдавшийся торпедный след прошел между пароходами, которые не получили никаких повреждений. Второй торпедный след, вероятно, прошел мимо судна «Радбод». После того как самолеты пропали из видимости в направлении на NO, перед ход в Тромсё продолжался в старом ордере».

То, что наши самолеты атаковали именно «Радбод», подтверждается и тем, что среди судов конвоя именно он имел наибольший тоннаж — 4354 брт. Этот норвежский сухогруз пошел на дно только 5.12.1944 у побережья Южной Норвегии, где его настигли британские штурмовики «Боффайтер».

Первый реальный успех был достигнут лишь в следующем бою, произошедшем 9 августа. В 13.15 самолет-разведчик долнес по радио о четырех транспортах противника водосмещением от 3000 до 5000 т каждый. На самом деле группа неохраняемых судов являлась не чем иным, как отрядом сторожевиков, совершившим межбазовый переход для сопровождения очередного конвоя. Вылетевшая для атаки пара торпедоносцев в 17.45 обнаружила «транспорта» в районе западнее Бер-



Один из сторожевых кораблей 61-й флотилии «V 6106» (бывший рыболовной траулер «Тирпол»). Корабли данной флотилии составляли основу ПВО конвоя, ходивших вдоль побережья Северной Норвегии в 1942–1944 гг.

левога. Три из нихшли в строю кильватера, четвертый — несколько в стороне. Одновременно были замечены и истребители противника (один Bf-110 на высоте 400–500 м и два — на высоте 800–1000 м). Торпедоносцы развернулись вправо и ушли в море. Через несколько минут они снова пошли на сближение. На этот раз истребителей замечено не было. Капитан Гарбус решил атаковать концевой транспорт. С последнего прожектором стали запрашивать опознавательные сигналы, но с расстояния 2000 м все же открыли огонь. Сброс торпед был осуществлен с дистанции около 400 м. По наблюдениям экипажей, обе торпеды попали в судно, а через несколько минут над водой оставались только его мачты и надстройки. Вслед за этим появился один Bf-110, но торпедоносцы на бреющем полете уже уходили в море. Немецкий донесение о бою (составлено командиром СКР «V 6113» лейтенантом Гофманом) проясняет ряд деталей атаки:

«9 августа СКР «V 6113» с группой кораблей 59-й флотилии СКР находился на переходе из Киркенеса в Тромсё. В отряд входили следующие корабли: СКР «NM 21» (лидер), «V 5903», «V 5905» и «V 6113».

В 14.49 на удалении 2 морских миль корабли прошли м. Нордкин (значительное расхождение в оценке места боя говорит о слабой подготовке штурмансом на наших торпедоносцах. — прим. М.М.). Походный ордер «желтая Т», дистанция 300 м, ход 10,5 узлов, курс 250°. Погода: свежеющий НО-ветер 3–4 балла, волнение 3 балла, долгая умеренная зыбь, легкая облачность, хорошая видимость.

В 17.00 корабли находились в квадрате 7372 АС. В 17.07 на большом удалении по правому борту были замечены два самолета. Место: 71°00,6 N/26°36 O. Тут же была объявлена воздушная тревога. Все зенитное вооружение и 105-мм пушки введены в действие. Оба самолета на быстром бреющем полете заходили на СКР «V 6113».

На большом удалении (5000 м) я дал разрешение на открытие огня из 105-мм пушки. Из-за бортовой качки на водил, который должен был одновременно наводить по высоте и направлению, не смог удерживать в визире быстро перемещающуюся цель. 105-мм пушка не стреляла.

На удалении самолетов 2500 м я дал разрешение на открытие огня из всех зенитных орудий. Оба самолета отвечали огнем из бортового оружия и добились попаданий в дымовую трубу и руллинг. Хорошо ложившимся огнем 20-мм автоматической пушки Мадсенса первый самолет был вынужден отвернуть. Правый мотор самолета получил попадание и временно вышел из строя. Все же машина сделала еще один заход и пыталась атаковать корабль справа с кормы с курсовым углом 25°. В результате попадания из заднего 20-мм Мадсена в застекленную кабину самолет был снова вынужден отвернуть.

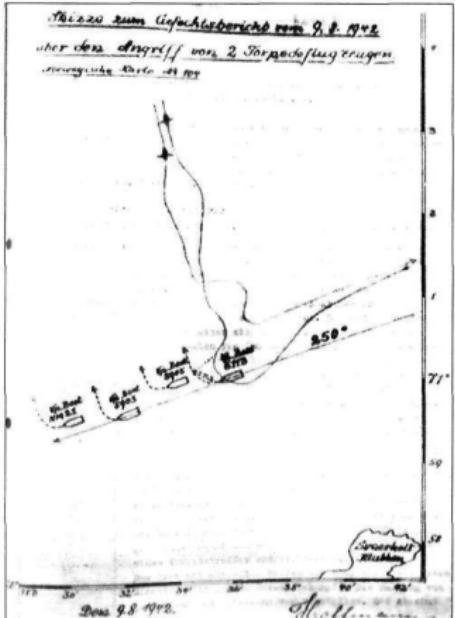


Схема атаки торпедоносцами Гарбуза и Тачева отряда германских сторожевых кораблей 9.8.1942

Вторая машина, которая летела сразу за первой, подошла к нам почти прямо с траверза, стреляя из всех стволов. Я приказал «Круто на правый борт!», чтобы отвернуть от самолета. Тем временем мы направили все оружие на вторую машину, которая приближалась к нам по малой дуге и снова занимала свое старое положение, которое начало было меняться из-за отворота корабля направо. На дистанции 150 метров она выпустила свою торпеду и затем отвернула назад.

Так как при такой малой дистанции можно было точно видеть, что торпеда должна попасть в среднюю часть корабля, а уклонение маневром отворота больше не было возможным, я приказал «Полный назад!», чтобы предотвратить попадание в погреб боеприпасов и котельное отделение. Маневр был произведен быстро и очень хорошо. В 17.12 торпеда попала в корабль у передней мачты со стороны правого борта. От сильного взрыва корабль сильно встремянуло, подбросило и накренило. Прислуга носового орудия была подкинута и сброшена на палубу (орудие находилось на специальной платформе над полубаком) — **прим. М.М.**, двое человек при этом было выброшено за борт. Сразу несколько матросов бросили сзади за борт плоты, на которых утавшие за борт смогли бы удержаться.

Сразу после торпедирования я приказал механику и 1-му вахтенному офицеру обследовать носовую часть и оценить поступление воды. За водонепроницаемую переборку через люк левого борта в погреб боеприпасов проникло только небольшое количество воды. Переборка напротив мачты держала плотно. Под баком помещение балласта, цепной ящик и жилое помещение технического персонала были взорваны и выдвинуты до уровня 1—1,5 м от ватерлинии. На верхней палубе, в передней части угольного бункера, из-за напряжения корабля образовались трещины, которые зияли в 1—2 см друг от друга. Машина и руль вышли из строя. После того как самолеты пропали из видимости, состоялась проверка личного состава. Кроме 13 раненых, никаких потерь не было».

В результате отлично организованной борьбы за живучесть немцам удалось удержать сторожевик на плаву и отбуксировать его в Хоннингсвог кормой вперед. Впоследствии его восстановили, и североморским торпедоносцам предстояло встретиться с ним еще раз. Вторая встреча стала для него фатальной. Что же касается причин нашего успеха, то их раскрыли в своей резолюции на донесение командира «V 6113» Адмирал Полярного побережья вице-адмирал О. Шенк:

«V 6113» шел последним в группе из 4 СКР в построении «Т-желтое». Атакующие самолеты были рано обнаружены и правильно определены как торпедоносцы. Корабли должны были изменить курс в направлении на врага; кроме того, разворот на противника предписывал и указания АВАР и SA. Оба передних корабля вели себя правильно, держались курсом на врага и были оставлены им в покое. Оба задних корабля тем не менее держали прежний курс до последнего момен-

та и из-за этого приняли атаку летчиков на себя. Когда командир СКР «V 6113» решился на поворот «круго на правый борт», взяв курс на атакующий его самолет, было уже слишком поздно... Корабль был поражен в левый борт в 3 метрах от форштевня. Торпеда пробила носовую часть и взорвалась в непосредственной близости со стороны правого борта (врезавшись в донецкую ошибку — торпеда попала в правый борт, пробила его и взорвалась по левому борту. — **прим. М.М.**) Только этой случайностью корабль обвязан своему спасению. Своевременное занятие правильного положения по отношению к атакующему врагу, в соответствии с предписаниями, дает высокую вероятность исключить торпедное попадание...»

Если сравнить результат атаки Гарбуза и Ткачева с обычной практикой нападения небольших групп торпедоносцев на численно превосходящие их отряды боевых кораблей на любом из трех западных театров, то с немецким адмиралом трудно не согласиться. Обычно такие ситуации, тем более в условиях хорошей видимости, заканчивались сбрасыванием торпед с большой дистанции или сбитием как минимум одной из атакующих машин. В данном случае стечние благоприятных обстоятельств — кacha, помешавшая вести огонь вражеским зенитчикам, и неправильные действия командира «V 6113» — помогли открыть боевой счет не только минно-торпедной авиации Северного флота, но и вообще советских торпедоносцев в войне.

Торпедные удары, предпринятые 21 и 23 августа, реальных успехов не принесли, хотя в первом случае экипаж доложил о потоплении сторожевика, во втором — о потоплении транспорта. В этих, как и во всех предыдущих, вылетах торпедоносцы получали повреждения от огня зенитной артиллерии, кроме того, 25 августа немецкая авиация нанесла новый эффективный удар по Ваэнге, уничтожив, в числе прочего, еще два «Ильюшина». После этих событий во 2-м полку осталось всего две, а в 35-м — четыре машины. 26 августа два исправных торпедоноса (машины 35-го полка, пилотировавшие Поповичем и Балашовым) пришли срочно перебросить в Амдерму для у dara по проницаемому в Карское море «карманному линкору» «Адмирал Шеер». Впоследствии группу торпедоносцев в Карском море довели до четырех машин, в то время как в Ваэнге их осталось всего две. Так что производить вылеты в конце августа — начале сентября было некому. Подошли к концу и запасы низких авиаторпед — к 15 сентября в Ваэнге осталась всего одна торпеда данной модификации. С конца августа значительная часть экипажей 5-й эскадрильи начала вылетать на машинах 35-го полка. В начале сентября 35-й полк на конец-то пополнился девятью Ил-4, правда без экипажей. Вакум решили заполнить переводом в эту часть семи экипажей 118-го мрап, ранее летавших на МБР-2. Для их подготовки на аэродроме Ягодник под Архангельском создали учебную базу, где до середины октября находились три Ил-4. Там шло обучение старых и новых экипажей 35-го мтап пилотированию «ильюшинов» в любых метеоусловиях и низких торпедным атакам. Достаточно сказать, что в период с 22 августа по 22 сентября летчики с аэродрома Ягодник совершили 150 учебно-тренировочных вылетов, в течение следующего месяца — еще 99. Правда, обучение торпедометанию проходило низкими темпами, поскольку еще в августе летчики умудрились употребить обе практические торпеды. Новые изделия появились только в октябре.

В середине сентября последовала очередная операция по обеспечению перехода союзного конвоя (PQ-18). Англичане не смогли выделить в состав сил охранения караула крупных артиллерийских кораблей, так что в случае появления эскадры противника противодействие ей должна была оказать только многочисленные эсминцы, две эскадрильи британских торпедоносцев «Хэмпден», в срочном порядке переброшенные в Ваэнгу, а также BBC Северного флота.

На истории появления на Севере британских торпедоносцев хотелось бы остановиться особо. Вечером 4 сентября с авиабазы Самбург (Шетландские острова) поднялись в воздух



Немецкий дальний двухмоторный истребитель Bf 110 барражирует над тральщиками в Ваэнгер-Фьорде, 1942 г.

Движение самолетов МТА СФ в 1942 г.

Месяц	В наличии на 1-е число Ил-4+ «Хэмпден»	Поступление* Ил-4+ «Хэмпден»	Потери боевые/эксплуатационные Ил-4+ «Хэмпден»	Отвод Ил-4+ «Хэмпден»
3.42	4	6	1/-	-
4.42	9	-	-	-
5.42	9	-	-	-
6.42	9	11	-	-
7.42	20	-	12/-	-
8.42	8	-	2/-	-
9.42	6	7	2/-	-
10.42	11+0	0+20	1+0/-	-
11.42	10+20	-	-/+2	-
12.42	10+18	-	1+0/0+1	-
1942	13 (среднемес.)	24+20	19+0/0+3	-

15 «Хэмпденов» 144-й и 17 — 455-й (австралийской) эскадрильи Берегового командования британских BBC. Расстояние от Самбурга до Ваенги равнялось 1314 милям, что составляло фактически полную дальность полета самолета. С учетом этого, а также недостаточной защищенности аэродрома от атак вражеской авиации англичане решили лететь на Африканцу — небольшой аэродром в окрестностях Кандалакши. Поскольку самолеты осуществляли перелет поодиночке, каждый пилот выбирал себе маршрут самостоятельно.

Дойти до финиша удалось далеко не всем. Ровно треть своих машин потеряла 144-я эскадрилья. При полете над территорией Швеции один «Хэмпден» попал в туман и врезался в гору. Два торпедоносца утром сбили «Мессершmitt» — один в районе Алакурти, второй над Петсамо (найденный в лесу самолет в 1991 г. был вывезен в Англию для реставрации). Чуть больше повезло четвертой машине, промахнувшейся мимо Африканцы и перелетевшей линию фронта над Мотовским заливом. Наблюдали посты ВНОС обозначали ее как Вf-110, после чего «нарушитель» был атакован двумя Як-1. Подбитый «Хэмпден» сел на воду, и его экипаж, кроме воздушного стрелка сержант Тейбора, утонувшего вместе с самолетом, пересел в спасательную шлюпку, выплывшую к нашему берегу. Еще одна машина оказалась потерянной при вынужденной посадке в районе аэродрома назначения — кончились бензин. Австралийцы осуществили перелет с несколько лучшим результатом — в число потерь вошли только четыре «Хэмпдена». Две самолета совершили вынужденные посадки в Швеции и Финляндии, один оказался разбит при приземлении у Кандалакши, четвертый утром 5 сентября в районе мыса Кильбергнес сбил охотник «У 1105». 7 сентября все торпедоносное авиа-крыло сосредоточилось в Ваенге, откуда должно было осуществить атаку крупных кораблей Кригсмарине, попытавшись они выйти на перехват судам РQ-18.

14 сентября, получив данные самолетов-разведчиков о выходе эскадры, в район Альтен-Форпорда вылетели 23 британских торпедоносца, но, никого не встретив, повернули обратно. Почти каждый день в период проведения операции на поиск противника вылетало по несколько Ил-4 с торпедами (всего между 22 августа и 22 сентября торпедоносцы совершили 15 таких вылетов), 15-го на «свободную охоту» в район вражеской базы вылетело четыре Ил-4. В облаках самолеты рассеялись и возвращались домой поодиночке. Из этого рейда не вернулся экипаж «балтийского ветерана» старшего лейтенанта А. Хорева. Как можно установить из документов противника, в районе мыса Нордкап летчик обнаружил группу охотников за подводными лодками, сбросил торпеду, но при выходе из атаки был сбит огнем «У 1103». Немцы подобрали из воды мертвые тела трех наших летчиков.

Вылеты продолжались и после прибытия союзного каравана в Архангельск. 22-го в район Альтен-Форпорда вновь вылетела пара Ил-4, ведомая ст. лейтенантом Балашовым. Торпедоносцы подошли к базе с юго-востока. Предполагаемая стоянка кораблей была закрыта облачностью. Экипажи заметили ко-

рабль, выходивший из южной части фьорда, который опознали как «крайсер типа «Кёльн». Его и решили атаковать. В 10.59 с высоты 3800 м на курсовом угле цели 0° штурман ведущего самолета сбросил высотную торпеду. Ведомый из-за неисправности электросбрасывателя смог сбросить свой снаряд только при повторном заходе. Торпеда ведущего приводилась впереди по курсу корабля, от которой последний склонился отворотом влево. За торпедой ведомого наблюдение не велось, так как она явно падала наимного правее корабля. Реально удару подвергся заметно уступавший крейсеру по размерам эсминец «Z 27», уклонившийся от удара разворотом на 235 градусов. В любом случае этот эскадренный миноносец стал самым крупным боевым кораблем противника, атакованным нашими торпедоносцами на Северном театре за всю Великую Отечественную. Обеспокоенное возросшей активностью советской авиации командование Люфтваффе нанесло 27 сентября по Ваенге новый воздушный удар. Его жертвами стали три «Хэмпдена», кроме того, 9 британских машин получили повреждения.

После завершения операции самолеты 2-го и 35-го полков возобновили групповые крейсерские полеты над коммуникациями противника. К этому времени на флот успели доставить новую партию низких автороплед. 30 сентября Гарбуз и Ткачев безуспешно напали на конвой восточнее мыса Нордкап. 7 октября эти же летчики атаковали стоявший у берега норве-



«Хэмпден» ТВ.1 455-й австралийской эскадрильи на аэродроме Ваенга, сентябрь–октябрь 1942 г. (фото из архива Г.Ф. Петрова)



**Первый командир 24-го
мтап подполковник Н.Н. Вед-
мединко. Трагически погиб
16.3.1943**

жский транспорт «Тора-Элизе» (721 брт). Экипажи наблюдали только один взрыв на берегу, в стороне от цели. Их досада на-верняка усилилась, если бы они узнали, что вторая торпеда попала судно, но не взорвалась. 12-го на перехват конвоя, обнаруженного у Бос-форда, вылетел экипаж лейтенанта Ткачева.

Последнее, что услышали на базе, было сообщение, что летчик обнаружил цель и начинает атаку. Спустя несколько мгновений его сбили пушики сторожевика «У 6108». По немецким данным, «ильюшин» попытался сблизиться до дистанции 300–500 м, а с такого расстояния спасения от огня зенитных автомата не было. Немцам удалось поднять из воды тело мертвого пилота, штурманскую карту и некоторые документы. После этого случая интенсивность вылетов торпедоносцев значительно сократилась, тем более что BBC СФ вступили в стадию крупных организационных преобразований.

9 октября приказом НК ВМФ №0871 на базе 4-й (ранее летала на СБ и Pe-2) и 5-й эскадрильи 2-го гсмап был сформирован 24-й минно-торпедный полк. Часть имела штат 030/264 (три эскадрильи по 10 машин, звено управления из двух машин), но первоначально создавалась как двухэскадрильная. О формировании 3-й эскадрильи было объявлено приказом НК ВМФ №00373 от 23 октября. Этим же документом расформировывалась ОМАГ, а входивший в ее состав 35-й мтап отошелся на переформирование (в ходе него в январе 1943 г. эта часть была преобразована в штурмового авиааполк). На базе управления авиагруппы формировался штаб 5-й бомбардировочной авиагруппы (командир — полковник Н.М. Кидалинский), где объединились все части ударной авиации BBC СФ (24-й мтап, 29-й бап и 121-й иап; оба последних — на самолетах Pe-2 и Pe-3), а также 255-й истребительный авиааполк (Як-1, ЛаГ-3), призванный обеспечить сопровождение торпедоносцев и бомбардировщиков.

Вся немногочисленная техника и часть подготовленных кадров 35-го полка передавались свежесформированному 24-му. Главным же источником пополнения материальной части стали част «щедрый дар» союзника — 20 «Хэмпденов», безвозмездно переданных 12–14 октября английской стороной из состава базировавшегося в Ваенге авиакрыла. Поденная доброта объяснялась просто — сложности обратного перелета и перспектива потери еще нескольких обученных экипажей пугала руководство Берегового командования больше, чем необхо-



**Ил-4 24-го мтап, зима 1942/43 г. (фото из архива
Ю.В. Рыбина)**

димость расстаться с двумя десятками устаревших машин. Временно исполняющим обязанности командира полка был назначен командир 2-й эскадрильи капитан Стоянов, которого 20 декабря сменил постоянный — подполковник Н.Н. Ведмединко. Этот офицер к началу Великой Отечественной войны командовал 4-м мтап BBC ТОФ, но после катастрофы двух самолетов 11.5.1942 был понижен в должности и некоторое время служил в качестве помощника командира 1-го гтап на Балтике. Часть летчиков, впоследствии вписавших свои имена золотыми буквами в историю BBC Северного флота, ранее летала на самолетах СБ (капитаны Стоянов, Величкин, майор Шипилов), часть на ГСТ и МБР (капитаны Баштырков, Киселев, Трунов, ст. лейтенант Малыгин, Макаревич, Зайченко). В целом личный состав был грамотный и проверявший, хотя опыт торпедных атак имели единицы. Командование эскадрильями принадлежало капитанам Попович, Стоянов и Гарбуз соответственно.

До 12 ноября экипажи осваивали союзную технику и оставались, мягко говоря, не в восторге от нее. Первый полет на «Хэмпдене», еще 19 октября, совершил капитан Гарбуз. Сразу же выяснилось, что «Хэмпден» весьма строг в пилотировании и в принципе мало соответствует требованиям, предъявляемым к торпедоносцам. Любая попытка резких эволюций, необходимых при противозенитном маневре, могла привести к срыву в штопор. Моторы при повышении нагрузки, например при резком наборе высоты, могло обрезать сразу, без предварительного «нажигания». Все это предопределило, с одной стороны, высокие эксплуатационные потери, с другой — присвоение различных уничижительных кличек. Сначала летчики за форму фюзеляжа окрестили «Хэмпдены» «балалайками», затем, за невысокие летные характеристики, — «таратараками», а после серии аварий и катастроф в обиход вошел риторический вопрос: «Ты мне друг или «Хэмпден»? К числу немногочисленных достоинств относились лишь сравнительно хороший обзор из пилотской кабины.

Освоение проходило довольно тяжело. 19 октября аварию при посадке совершил один «Хэмпден» (сплан в середине 1943 г.), 1 ноября при резком развороте отказали моторы на «Хэмпдене» майора Шипилова — при вынужденной посадке самолет загорелся, а затем взорвался, но экипаж, к счастью, отделался лишь ушибами. С 12 ноября начались вылеты на учебное торпедометание. Всего же в период с 12 октября по 14 декабря для обучения торпедометанию на «Хэмпденах» было сделано 32 самолето-вылета (1,5 вылета на один экипаж за два месяца), произведено 150 учебных торпедных атак. Лишь трижды сбрасывались боевые боеприпасы. Из них в двух случаях сбрасывались боевые торпеды Mk.XII с практическим зондальным отделением, в одном — 17 ноября — капитан Гарбуз произвел выстрел боевой торпедой по склону. По результатам этих испытаний британская торпеда была признана вполне пригодной для боевого использования в северных условиях. К



**«Хэмпден» 24-го мтап в учебно-тренировочном полете
над Кольским заливом (фото из архива Ю.В. Рыбина)**

сожалению, уже на следующий день английская техника сделала то, чего не смогли добиться немецкие истребители и зенитки. При выполнении учебного ночных полетов над аэродромом «Хэмпден» командира эскадрильи капитана Гарбуза внезапно свалился на землю и скрол, погреб под своими обломками пилота и воздушного стрелка. Новым командиром 3-й эскадрильи назначили капитана Киселева. Препятствовали учебе и немецкие «охотники» — 2 декабря Ил-4 лейтенанта Дьякова был сбит над Венгой прямо на глазах у аэродромной команды. Необходимо отметить, что даже в организационный период полк не освобождался от боевых заданий, таких, как разведка погоды в Баренцевом море, поиск пропавших без вести сторожевика «СКР-23» и эскадренного миноносца «Сокрушительный». В ограниченном масштабе велиась боевая деятельность и по прямому назначению, но достойной внимания она стала только с середины декабря, когда полк вышел из организационного периода.

* * *

Итог деятельности торпедоносцев за 1942 г. выглядел следующим образом: торпедоносцами произведено 83 самолето-вылета, 39 из которых закончились атаками. Израсходованы 21 45-36АН, 16 45-36АВА и одна низкая английская торпеда, реально торпедированы сторожевой корабль и каботажное судно, причем последнее — неразорвавшейся торпедой. 16 человек из состава экипажей немецких кораблей получили ранения. В течение года минно-торпедная авиация потеряла 25 машин, из которых, правда, только две были сбиты зенитной артиллерией в момент торпедной атаки.

И в годы войны, и в послевоенный период эти результаты оценивались достаточно скромно. С этим в принципе можно согласиться с одной оговоркой — несмотря на эту «скромность», они оказались относительно более результативными, чем гораздо более интенсивные действия в 1943 г. В 42-м торпедоносцыбросили 38 торпед и добились двух попаданий, в 43-м — сбросили 139 торпед и добились лишь одного попадания. Объяснить данный парадокс можно достаточно просто: в 42-м слабые силы нападающих и обороняющихся примерно соответствовали друг другу, чего нельзя сказать о



«Хэмпден» 24-го итап, оснащенный советскими турелями УТК-1, зима 1942/43 г. (фото из архива Г. Петрова)

последующем периоде. Результаты 1942 г., конечно же, могли быть и большими, если бы не слабая подготовка пилотов, которые практически не тренировались в производстве учебных атак ни до войны, ни в тяжелых условиях первого периода Великой Отечественной. Командование BBC СФ явно не хватало умения и опыта руководства ударной авиацией, которую после прибытия ОМАГ нельзя назвать уж слишком малочисленной. Даже для ударов по данным разведки самолет зачастую посыпалась небольшими группами, с большим запозданием и без четко поставленной задачи. Опыт приходил медленно и нередко оплачивался большой кровью. В целом 1942 г. следует рассматривать как некий подготовительный период, и трудно не согласиться с фразой из «Отчета по боевому использованию и боевой подготовке соединений и частей СФ по минно-торпедному оружию за 2,5 года войны»: «Будет безошибочным утверждение, что экипажи торпедоносцев своими активными действиями и достигнутыми боевыми успехами, своим геройством и самоотверженностью, своей кровью снискали себе известность и заставили ряд работников соединений BBC повернуться лицом к торпедоносной авиации».

Торпедные атаки МТА СФ в 1942 г.

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед	Результат по донесению/ реально	Потери
18.1 (04.43)	1 Ил-4	Хорев	у-бр	Линнамари	TP в порту	1 АВА	взрыв у причала	-
19.1 (01.25)	1 Ил-4	Гарбуз	у-бр	Киркенес	TP в порту	1 АВА	взрыв не наблюдался	-
28.3 (20.10)	3 Ил-4	(Гарбуз)	у-бр	Линнамари	2 малых ТР в порту	3 АВА	падение в ТР, взрыв у причала/ 2 торпеды взорвались в воде, 1 на берегу	-
12.4 (01.00)	2 Ил-4	Гарбуз, Попович	у-бр	Буссе-сунд	KOH (3 ТР, 3 СКР)/?	2 АВА	наблюдалось два взрыва у ТР/ 1 торпеда взорвалась в расположении бер. батареи	-
12.4 (01.27)	1 Ил-4	Хорев	у-бр	Линнамари	TP в порту	1 АВА	результат не наблюдался	-
2.6 (10.20)	3 Ил-4	Гарбуз, Зубков, Ткачев (несброс)	у-бр	Буссе-сунд	OTP	2 АВА	промах/ 1 торпеда взорвалась в воде, 1 — в расположении бер. батареи	-
17.6 (09.15)	3 Ил-4	Зубков, Ткачев, Хорев Попович,	у-бр	р-н Гамвика	KOH (2 ТР)/ OTP/?	3 АВА	взрыв промах.	-
2.7 (03.15)	2 Ил-4	Балашов	у-бр	ю-з о. Мозей	TP «Стамсунд», СКР «V 6111» OTP/?	2 АН	промах	-
12.7 (12.36)	2 Ил-4	Гарбуз, Балашов	у-бр	Берлевог	KOH (3 ТР, 2 ММ, 3 СКР, 4 СКА)/ TP «Отмарьшен», «Ротерсанд», TH «Германн Андерсен», СКР «V 6101», «HM 01», «V 5903», «V 6108», «V 5901», БО «U 1105», «U 1104», «UJ 1109» нек. ТР/?	2 АН	промах	-
13.7 (20.05)	2 Ил-4	Громов, Агафонов	у-бр	Вардэ	OTP/?	2 АН	промах	-
15.7 (14.55)	1 Ил-4	Агафонов	ок	Хоннингсвог	KOH (2 ТР, 1 ММ, 3 СКР, 3 СКА)/ TH «Олеум», «Вера-Б», TP «Радбод», «Колмар», СКР «V 6109», «V 5902», «V 5903», БО «U 1101», «U 1106», ТЦ «R 90», «R 91»	1 АН	промах	-
29.7 (20.10)	2 Ил-4	Гарбуз,	у-бр	Порсангер-форд	OTP/?	2 АН	+ ТР 1000 т/промах	-

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки наши/противника	Число и тип торпед	Результат по донесению/ реально	Потери
9.8 (18.10)	2 Ил-4	Гарбуз, Ткачеву-вр	зап. Берлевога	KOH-3 (4 ТР)/ СКР «HM 21», «V 5903», «V 5905», «V 6113»	2 AH	+ 1 ТР 6000/ = СКР «V 6113» (=13; AH)	-	
21.8 (12.34)	2 Ил-4	Громов Попович, Агафонов	у-вр	Порсангер-фьорд	3 СКР	2 AH	+ 1 СКР/ промах, = «U 1107» (= 3; ППО)	
23.8 (00.55)/ 23.42	1 Ил-4	Попович	ок	Сюльте-фьорд/ АСВ421	БО «U 1103», «U 1104», «U 1107» «Керкливен», СКР «V 6101»/TP «Тихука» «V 5909»	1 AH	+ 1 ТР 6-8000 т/промах	
15.9 (16.16)	1 Ил-4	Хорев	у-п	(Альта-фьорд) AC 7318 код 0942-07, Гомм-332	? БО «U 1103», «U 1104», «U 1107» TP «Альта-фьорд»	1 ABA	/ промах	+ 1 Ил-4 (Хорев).
22.9 (10.59)	2 Ил-4	Балашов, Ткачев	у-п	Альта-фьорд	KRL / ЭМ «Z 27»	2 ABA	промах	
30.9 (18.53)	2 Ил-4	Гарбуз, Ткачев	у-вр	Нордкин	KOH-в (2 ТР, 3 СКР, 1 СКА)/ TP «Балтепланц», «Эмсланд», «Катань», СКР «HM 21», «V 5906», «V 6110» ОРТ-я/ норв. TP «Тора Элиз»	2 AH	+ ТР 6000 т/промах	
7.10 (09.30)	2 Ил-4	Гарбуз, Ткачев	гк	Берлевог	2 AH	промах = ТР «Тора-Элиза» (721 брт, неразорвавшейся АН)		
12.10 (11.43)	1 Ил-4	Ткачев	у-вр	Бос-фьорд AC8453	KOH / TP «Дубург», ГС «Фазин», СКР «V 6107», «V 6108», «V 5904»	1 AH	-/ промах	+ 1 Ил-4 (Ткачев)
15.12 (16.32)	1 Ил-4	Попович	у-вр	м. Кильнес	TP 6000 / ?	1 AH	+ 1 ТР/промах	
18.12 (11.33)	1 Ил-4, 1 Хэмп	Громов, Трунов	гк	Тана-фьорд	KOH-з (2 ТР, 5 кор.)/ TP «Рабат», «Тенерифе», TH «Мавенрифф», водолей «Геесте», СКР «V 6109», «V 6112», «V 5906», ТЦ «M 301»	1 AH, I 1 Mk.XI	+ или = 1 ТР/промах.	

5.2. Декабрь 1942 г. — июль 1943 г.

В середине декабря с окончанием формирования 24-го мтап начался новый этап боевой деятельности минно-торпедной авиации Северного флота. Он характеризовался резкой активизацией действий торпедоносцев по прямому назначению и полным прекращением с февраля 1943 г. полетов на сухопутном направлении.

Тем не менее первые боевые вылеты окончивших обучение экипажей «Хэмпденов» пришли именно на бомбардировку наземных объектов. С 16 декабря поодинокие и группами они приступили к вылетам на бомбеку портов Варангер-Фьорда, а также аэродромов Хебуктен и Луостари. До конца месяца с этой целью «Хэмпдены» произвели 46 самолето-вылетов, а в январе еще восемь. Последний из них, 12 января, был связан с первой боевой потерей самолетов данного типа. Один из пяти вылетавших для бомбардировки Киркенеса «Хэмпденов» в Венгуу не вернулся. Спустя несколько дней он был случайно найден на нашей территории в районе озера Тули-ярви с повреждениями, характерными для воздушного боя. Весь экипаж самолета погиб. Поскольку командование предвидело тяжелую ситуацию с пополнением материальной части МТА, такое использование торпедоносцев было признано слишком расточительным, и в дальнейшем полеты над сущей очень быстро сошли на нет.

Первый бой самолетов полка на морском направлениишелся на 15 декабря. В этот день производились разведку самолеты Pe-3 в 11 часов обнаружили в порту Вадсёе неопознанное судно. Для удара по нему в 15.15 был выслан торпедо-

носец, пилотируемый капитаном Поповичем. Не обнаружив кораблей в порту, летчик, возвращаясь через Варангер-Фьорд, заметил ходовые огни двух транспортов. В 16.32 с дистанции 500 м по форштевню первого транспорта была сброшена торпеда. Развернувшись, летчик наблюдал за результатом атаки. Последовал взрыв, а затем возник пожар. Транспорт считался потопленным. Береговые посты с полуострова Рыббиг подтвердили донесение экипажа. Тем не менее немцами эта атака осталась не зафиксированной, а причина взрыва и пожара так и осталась неразгаданной.

18 декабря два торпедоносца вылетели для поиска противника в район Берлевог — м. Нордкин. В 11.30 у входа в Тана-Фьорд они обнаружили два транспорта в охранении трех сторожевых кораблей. Ил-4 капитана Громова, шедший ведущим, атаковал второй транспорт. Торпеда, сброшенная с дистанции 900—1000 м, прошла мимо. Ведомый капитан Трунов стрелял по первому транспорту с дистанции 600 м. На отходе экипаж наблюдал три взрыва в направлении цели. Картина боя в немецком донесении выглядит совершенно иначе. Согласно ему, два самолета неизвестного типа произвели сброс торпед на удалении около 3000 м от конвоя, лидовавшегося сторожевиком «V 6109». Взрыв, если он в действительности был (за вспышку пламени на дальней дистанции мог быть принят и луч прожектора, а отдаленного взрыва внутри пилотской кабины при наличии работающих двигателей ух точно не могло быть слышно), скорей всего произошел при встрече торпеды со скалистым берегом.

Движение самолетов в 24-м мтап/9-м гмтап в 1-м полугодии 1943 г.

Месяц	В наличие на 1-е число Ил-4+ «Хэмпден»+А-20	Поступление Ил-4+ А-20	Потери боевые/эксплуатационные Ил-4+ «Хэмпден»+А-20	Отвод Ил-4+ «Хэмпден»+А-20
1.43	9+17	-	0+5+0/0+2+0	-
2.43	9+10	-	-	-
3.43	9+10	0+7	-	-
4.43	9+10+7	-	1+2+0/-	0+1+0
5.43	8+7+7	-	1+2+0/-	-
6.43	7+5+7	-	0+2+0/-	-
Итого	8,5+9,8+3,5 (средн)	0+7	2+11+0/0+2+0=13/2	1

Деятельность торпедоносцев ВВС СФ в 1-м полугодии 1943 г.

Месяц	Число сам., которые могли привлекаться к полетам на начало месяца Ил-4+Хэмп	Число с/в ув-р+со	Число самолето-атак	Общий расход торпед/по целям	Результаты по докладам летчиков	Подтвержденные результаты	Боевые потери при полетах на торпедные удары Ил-4+Хэмп
1.43	9+17	30+40	21	23/21	+ 12 ТР, 1 СКР	-	0+4
2.43	9+10	48*+2	13	13/13	+ 2 ТР, 1 СКР	-	-
3.43	9+10	31+11	12	12/12	+ 5 ТР	-	-
4.43	9+10	27+0	10	10/5	+ 2 ТР, 2 ТЩ	+ 1 ТР	1+2
5.43	8+7	22+0	13	13/13	+ 4 ТР, 1 ТЩ	-	1+2
6.43	7+5	29+12	9	9/9	+ 3 ТР, 1 СКР, = 2 ТР	-	0+2
Итого	8,5+10 (средн.)	187+65=252 (131 Ил-4, 121 «Хэмпден»)	78 (44 Ил-4, 34 «Хэмп»)	80/73	+ 28 ТР, 3 СКР, 3 ТЩ, = 2 ТР	+ 1 ТР	2+10

Примечания. * В т.ч. 3 с высотными торпедами.

Вечером 31 декабря в штаб СФ от британской миссии поступила информация о том, что направляющийся в СССР конвой JW-51B атакован немецкой эскадрильей и ведет тяжелый бой. Потеряв эсминец и тральщик, англичанам удалось отбиться от численно превосходящего противника, нанеся ему ощущимые потери (один эсминец потоплен, тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» серьезно поврежден). Запоздалая реакция командования СФ наступила только утром. В 08.30 стартовало шесть «Хэмпденов» эскадрильи капитана Стоянова. Произведя бесплодный поиск вдоль берегов Северной Норвегии, группа легла на обратный курс. Около 11.30, в тот момент, когда группа пролетала траверз Вардэ, самолет ведущего внезапно загорелся, задымился, а затем рухнул в море. Все это произошло настолько неожиданно, что ведомые остались недоумевать относительно причин произошедшего. В конечном итоге решили, что, поскольку дело происходило всего в четырех милях от вражеского берега, торпедоносцы комэсса сбили зенитную артиллерию. В следующем году капитан Стоянов был навечно внесен в списки части, как герой, пожертвовавший своей жизнью для защиты союзного каравана. Интересно отметить, что внезапное падение самолета не осталось незамеченным немецким береговым постом, в донесении которого указывалось, что произошло это без какого-либо внешнего воздействия. Таким образом, Стоянов стал вторым командиром эскадрильи 24-го авиаполка, сложившим голову в борьбе с союзной техникой. Новым комэсом-2 стал капитан Адлинков.

На 1 января 24-й мтап представлял из себя довольно заметную силу. Из девяти Ил-4 пять находились в исправном состоянии, к ним имелось 10 обученных экипажей, из которых четыре могли действовать в ночных условиях. 2-я и 3-я эскадрилья располагали 9 исправными «Хэмпденами» (еще четыре неисправных части и два в ремонтах) и 19 экипажами, из которых 10 летали ночью. Наличие такого числа самолетов и экипажей позволило резко повысить интенсивность полетов. В дни с хорошей летной погодой в воздух могло подниматься до трех-четырех пар, появилась возможность нанесения повторных ударов по обнаруженным конвоям. В результате только за январь число вылетов торпедоносцев лишь не намного уступило аналогичному показателю за весь 1942 г. По своей организации вылеты весьма напоминали предыдущий год: летали парами или звеньями на «свободную охоту» или на основании предварительных данных воздушной разведки. Последний вид деятельности по числу вылетов уступал «охоте», но по результативности резко превосходил ее — лишь одна из 21 сброшенной в январе торпед пришлась на «охотники». По-видимому, это объяснялось тем, что полеты самолетов-«охотников» планировались только тогда, когда погодные условия были настолько неблагоприятными, что исключали эффективные действия воздушной разведки. По этой же причине значи-

тельное количество «охотников» даже не доходило до района поисков. Как и раньше, торпедоносцы непосредственно не взаимодействовали ни с одним родом авиации, впрочем, в условиях полярной ночи организовать крупный удар по конвой было практически невозможно, а шанс на встречу и продолжительный бой с вражеским истребителем оставался крайне мал. Краткая хроника боевых вылетов приведена в таблице.



Командир 2-й эскадрильи 24-го мтап капитан А.З. Стоянов, трагический погибший в боевом вылете 1.1.1943. (фото из архива Г.Ф. Петрова)



Экипаж капитана А.З. Стоянова. Слева направо: А.З. Стоянов, штурман капитан Коровинский, стрелок сержант Ковтун, стрелок-радист старший сержант Зайцев (фото из архива Г.Ф. Петрова)



Схема торпедного удара экипажей Киселева и Баштыркова по германскому конвою 14.1.1943



**Капитан Баштырков
Андрей Андреевич. Погиб в бою 14.1.1943, посмертно присвоено звание Героя Советского Союза**

В 11.28 14 января самолет Pe-3 28-й отдельной разведэскадрильи обнаружил в районе Вардэ конвой противника в составе пяти транспортов и четырех сторожевых кораблей. Для удара по нему были выделены два торпедоноса (ведущий — капитан Киселев, ведомый — капитан Баштырков). Около 13 часов экипаж обнаружил в районе Вардэ три силуэта неопознанных судов. Условия видимости были таковы, что курс каравана был определен с ошибкой на 180 градусов. После обнаружения пара описала дугу и вышла в атаку с северного направления, где самолеты оказались бы за пределами огня береговой зенитной артиллерии. В 13.15 в строю фронта с интервалом в 500 м торпедоносы легли на боевой курс. Ведущий сбросил торпеду по среднему транспорту с дистанции 500 м, ведомый атаковал рядом стоявший транспорт. Самолеты были обстреляны сильным огнем зенитной артиллерии с кораблей. Ведущий, сбросив торпеду, прошел со снижением между транспортами и на высоте 5—10 м ушел от конвоя. Ведомый вышел из атаки над кораблями с набором высоты (следовательно, на уменьшенной скорости), честноставил себя в невыгодное положение и был сбит. По наблюдению ведущего экипажа, оба атакованных транспорта были потоплены.

Через 30 минут после вылета пары торпедоносцы для атаки того же конвоя был выбран один Ил-4, ведомый капитаном Громовым. К этому моменту погода еще более ухудшилась. Не будучи обнаруженным, самолет вышел в район конвоя. Общее количество транспортов экипажу установить не удалось. Увидев прямо по курсу транспорт, летчик повел самолет в атаку. Плохая видимость дала возможность сблизиться на дистанцию

400—500 м. Последовавший вслед за сбросом торпеды взрыв на транспорте, казалось, свидетельствовал о попадании. В момент прохода над судном экипаж увидел недалеко от него эскадерный минноносец и несколько сторожевых кораблей, которые открыли по самолету огонь, но безрезультатно.

А вот донесение командира немецкого конвоя об этом бое:

«После произведенияного 9.1.1943 совещания, на котором капитаны всех пароходов были даны инструкции на случай вражеских над- или подводных атак, в 04.00 14.1.1943 от о. Рейн было начато движение на запад. Конвой состоял из кораблей охранения: СКР «V 5904», «V 5907», «V 6110», «V 6112», пароходов: «Тукман», «Уленхорст», «Роландсек» и танкера «Апол». В качестве дополнительного противолодочного охранения в распоряжении имелась группа ПЛО охотника «U 1104» с охотниками «U 1105» и «U 1108». Условия погоды и видимость были хорошиими (ветер — со 3 балла, видимость 10 миль). В точке «Красный-92» была образована двойная кильватерная линия за тралями СКР «V 5907» и «V 6110»...

В 11.17 (разница между московским и среднеевропейским зимним временем 2 часа. — прим. М.М.) в квадрате 8464 АС с «V 5904» были обнаружены два самолета, приближавшиеся к конвою на малой высоте с восточного направления. Сразу паровым свистком была объявлена воздушная тревога и передана телеграмма с оповещением о воздушной опасности, машиной корабля дан полный ход. Так как самолеты не отвечали на запрос, они рассматривались как вражеские, одновременно разрешалось открытие зенитного огня. Огонь был открыт одновременно СКР «V 5904» и охотником «U 1104». Отличиво наблюдалась попадания в первый торпедоносец в его правый борт с одновременным появлением дыма и возгоранием. Их добился СКР «V 5904», стреляя траассирующими боеприпасами. В 11.18 применена вся зенитная артиллерия конвоя, насколько позволяло поле обстрела. В 11.18 первый торпедоносец сбросил торпеду с расстояния 700 м, намереваясь торпедировать пароход «Роландсек». После выяснения ситуации СКР «V 5904» повернул на правый переложением руля на правый борт, чтобы уклониться от торпеды, которая прошла параллельно с кораблем на траверзном расстоянии в 150 м. Затем торпеда прошла на удалении 20 м за кормой парохода «Роландсек», который также начал маневр поворота на левый борт. В 11.19 горящий самолет упал среди судов конвоя и сразу затонул ввиду сильного волнения моря.

Ясно наблюдалось, что в сбитии первого торпедоноса решающее участие приняли СКР «V 6112» с 40-мм зенитным орудием, а также охотники «U 1104», «U 1108», пароходы «Уленхорст» и «Роландсек». Охотник «U 1105» прошел над местом падения, но, никого не спас.

Второй торпедоносец также сбросил торпеду, которая тем не менее, вследствие большого удаления, не могла наблюдатьться и затем затонула за конвоем. После падения первого торпедоноса второй крутко ушел с левым разворотом, чтобы уйти от конвоя на восток.

Ввиду хорошо нацеленного зенитного огня конвой было достаточно попадание и в эту машину, тем не менее без наблюдаемого сбития. «V 5904» пытался применить 76-мм орудие Борфса с зенитным боеприпасами, однако после производства третьего выстрела ствол больше не мог вести огонь. Орудие вышло из строя, поскольку не имелось запасных частей.

В 11.34 была дана телеграмма SSD как добавление к сигналу о воздушной опасности. Это объяснялось тем, что во время атаки поврежденный не возникло, тем не менее позднее выяснилось, что на охотнике «U 1108» имеются два тяжело- и один легкораненный. В 12.13 «U 1108» покинул конвой, чтобы сдать раненых в Вардэ. Конвой продолжил движение дальше без остановки.

Нужно упомянуть, что на объявление тревоги было немедленно отреагировано, что и обеспечило успешную оборону. Боевая дисциплина была образцовой. Через несколько секунд



Штурман экипажа Баштыркова сержант Гаврилов Владимир Николаевич. Погиб в бою 14.1.1943, посмертно присвоено звание Героя Советского Союза

расчеты были при орудиях, чтобы противодействовать противнику действенным огнем. Атака была отражена с хладнокровным взаимом».

К этому нужно добавить ряд деталей, вытекающих из донесений старожека «У 6112» и противолодочной группы. В первых, корабли конвой получили предупреждение о приближении двух двухмоторных двухкилевых самолетов еще в 10.55. По-видимому, его сделал береговой пост наблюдения Вардэ, следовательно, маневр Киселева с уходом на север только затянул атаку и дал немцам возможность подготовиться к ее отражению. Во-вторых, целью атаки Баштыркова, по-видимому, стал охотник «У 1108», шедший на правой раковине конвоя. Он оказался ближайшим к торпедоносцам кораблем и сразу после обнаружения повернулся в сторону противника, ведя огонь из всех орудий. «Хэмпден» пролетел над охотником, обменявшийся с ним большими порциями огня. Чем это обернулось для торпедоносца — известно, на охотнике же один матрос был убит пулеметным огнем, трое получили ранения. Сброшенная Баштырковым торпеда прошла всего в 2 метрах параллельно борту «У 1108». Целью Киселева, вероятно, являлся охотник «У 1105», шедший в хвосте каравана. Оценивая результаты боя, командир немецкой 11-й флотилии охотников сделал в журнале боевых действий следующую запись: «Было счастливом то, что второй самолет не атаковал («У 1108»... — прим. М.М.) с противоположного борта, поскольку маломощненному охотнику (бывшее рыболовное судно), вероятно, не удалось бы увернуться». Что же касается машины Громова, то ее атака подверглась проходившие неподалеку три «румбота», возвращавшиеся с контрольного траления.

Таким образом, действия торпедоносцев 14 января не увенчались успехом. Сомнений в этом нет, поскольку судьба всех входивших в состав каравана кораблей известна. «Роландсек» и «Тукуман» весной 1945 г. погибли при бомбардировке немецких портов союзной авиацией, «Алгол» и «Уленхорст» передали союзникам, причем последнее судно досталось СССР. Нет свидетельств и о потерях кораблей охранения. Герой боя — «У 1108» — погиб спустя три недели от торпеды советской подводной лодки «К-3». Совершенно очевидно, что причинами неуспеха явились слабые навыки в определении типов кораблей и элементов их движения, примитивность тактики (каждый самолет выходил в атаку на свою цель, при этом возможность осуществления противником маневра уклонения игнорировалась), малочисленность выделенных для удара сил (два самолета даже при скоординированных действиях в лучшем случае могли поразить одну цель, но не разгромить конвой), а также незнание капитаном Баштырковым способов противозенитного маневра при выходе из атаки. Последний недостаток был общим для подготовки нашей авиации, поскольку почти все усилия при обучении экипажей тратились на отработку навыков по применению оружия. Столкнутый разбор боя 14 января сделан именно потому, что в нем отразились наиболее характерные недостатки в деятельности нашей минно-торпедной авиации в 1943 г., обусловившие неудовлетворительность достигнутых результатов.

Гибель экипажа Баштыркова произвела сильное впечатление на экипаж свежесформированной части. Как уже говорилось, большинство ее летчиков не имели опыта торпедных атак, а экипажи, ранее летавшие на гидросамолетах, вообще не имели представления о том, насколько может быть опасным оборонительный огонь конвоя. Оба торпедоносца, сбитые зенитниками кораблей в 1942 г., для нашей стороны пропали без вести, и наиболее вероятной причиной их гибели считались вражеские истребители. Для подавляющего большинства авиаторов вопрос об элементах торпедной атаки (реальных, а не теоретических, расписанных в боевомном «Наставлении») оставался открытым: с какого направления и каким строем следует атаковать, начиная с какой дистанции риск переходит в безрассудство, какими приемами противозенитного маневра следует пользоваться и т.д. Чтобы не допустить негативных выводов из боя 14 января, командование и политорганы не поклоняли усилий в попытке представить гибель экипажа Баштыркова как исключительный по своему характеру геройский поступок. 22.2.1943 капитану Баштыркову и его штурману сержанту Гаврилову было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. Еще раньше весь экипаж, включавший также стрелка-радиста старшину Кузьмина и воздушного стрелка краснофлотца Шпунтова, наградили недавно учрежденным ор-



Подготовка торпеды к подвеске под «Хэмпден» (фото из архива Г.Ф. Петрова)



деном Отечественной войны 1-й степени. Уже следующий день показал, что эти попытки увенчались успехом лишь частично.

15-го воздушная разведка обнаружила в море три конвоя, для атаки которых с небольшим интервалом выпустили семь торпедоносцев. Все они обнаружили цели и за исключением одного (из-за неудачного маневрирования напарника он не смог прицелиться) сбросили торпеды. По нашим данным, даже несмотря на далеко не идеальные погодные условия, сбрасывание торпед осуществлялось с дистанции 800—1000 м. Немцы оценили действия наших торпедоносцев еще более критически. С их точки зрения, дистанции сбрасывания были столь велики, что в ряде случаев зенитный огонь даже не открывался, а при атаке пары Трунова — Зайченко не наблюдалася и сам способ торпед. Сразу после сбрасывания торпедоносцы резко поворачивали на восток и выходили из видимости. Несмотря на это, пилоты утверждали, что ими потоплены четыре транспорта и сторожевой корабль. Если бы это оказалось правдой, 15 января стал бы самым результативным днем в истории североморской торпедоносной авиации.

В последующие дни погода ухудшилась настолько, что допускала посыпку только отдельных «охотников». Новые боевые столкновения пришли на конец месяца. 29 января при утреннем облете коммуниками противника воздушная разведка обнаружила два каравана: в 10.30 в районе Вадсё курсом на север и в 11.45 в районе Гамвика курсом на юго-восток. Для атаки конвоя в Баренгер-Фирде выпустила пара, ведомая капитаном Труновым. Торпедоносцы обнаружили караван и в 12.21 произвели атаку. Из-за ожесточенного зенитного огня торпеды пришлось сбросить со сравнительно большой дистанции, причем наши летчики считали, что перед ними четыре неохраняемых транспорта, стоящие без хода (в немецком донесении сброс торпед не отмечен вообще); говорится только о двух низко летящих самолетах, обстреливавших корабли пулеметным огнем), тем не менее, по наблюдениям ведомого старшего лейтенанта Старцева, его торпеда поразила транспорт в 10 000 т. Несмотря на большую дистанцию сброса, «Хэмпден» Трунова получил серьезные повреждения от зенитного огня. По наблюдениям ведомого, вближаясь побережью Рыбачьего из правой мотогондолы внезапно высокочила стойка шасси, после чего самолет камнем упал в море. Спасшихся не было.

Более интенсивному нападению подвергся конвой, обнаруженный у Гамвика. По непонятной причине командование BBC СФ отправило для атаки судов отдельно три пары торпедоносцев, а не одну шестерку. Возможно, это было связано с тем, что не все самолеты были готовы к немедленному старту. Вскоре мы убедились в том, что противник научился легко отбивать атаки разрозненных пар. В 14.35 пара капитана Островского перехватила караван в районе порта Берлевор. Летчики наблюдали попадание торпед в транспорт, чтобы шед-

ший во внешней линии охранения. От ответного огня оба торпедоносца получили серьезные повреждения. Сблизившаяся с целью до 1000 м машина ст. лейтенанта Малыгина приводнилась в 300 м от кораблей конвоя, что позволило немцам взять в плен стрелка-радиста. Капитан Островский стрелял с 2000 м, но и его «Хэмпден» сильно досталось. С трудом он дотянул до Рыбачьего, но при вынужденной посадке торпедоносец оказался полностью разбит. Потери его экипажа, к счастью, ограничивались ранениями штурмана и стрелка-радиста. С небольшими интервалами эту же цель атаковали пары капитана Киселева и ст. лейтенанта Агафонова. Потери эти пары не понесли, однако, вопреки донесениям летчиков, и успехов не было — весь конвой в полном составе прибыл в Киркенес. Входившие в его состав транспорт «Рейнланда» и танкер «Клэверен» после вылета плавали под британским и норвежским флагами соответственно. Сторожевикам повезло меньше — «V 6112» получил несколько попаданий зенитными снарядами с транспортов, кроме того, несколько моряков получили ранения в результате разрыва ствола у 20-мм пушки Мадсенса. Флагман охранения — сторожевик «V 6115» — уже 1 февраля был потоплен нашей подлодкой «М-172».

Результаты боя могли сложиться совершенно иначе, если бы самолеты выпустили одновременно и атаковали врага с разных направлений. Атака с одного направления, торпедоносцы попадали под сильный обстрел, вынуждавший их освобождаться от нагрузки с дистанции 3000 м (именно с такой дистанции, по немецким данным, атаковали пары Киселева и Агафонова), в противном случае следовало сбитие. Интересно отметить, что в тот же день атакой девятки британских «Хэмпденов» у берегов Южной Норвегии был потоплен норвежский сухогруз «Кальднес» (3549 брт). По немецким данным, англичане атаковали несколькими группами методом «клещей» и добились трех торпедных попаданий в судно. Находившемуся в охранении сторожевику «У 5301» не удалось сбить ни одного самолета, поскольку его зенитный огонь был разделен между несколькими целями, летевшими с различными направлениями.

Вернемся к нашим торпедоносцам, для которых конец января стал временем наивысшей активности. Весьма экзотический случай произошел 30-го числа. На этот раз разведывательный Pe-3 обнаружил западнее Вардэ два неохраняемых транспорта, следившие в южном направлении. На перехват выпустили Ил-4 ст. лейтенанта Балашова и капитана Глушкова. В 12.40 в районе мыса Кибергрес они настигли суда. Пользуясь тем, что противник не вел зенитного огня, торпедоносцы сблизились с целью до 400 м (а возможно, и ближе), однако при этом упустили из внимания то, что на таковой дистанции ударники торпед могут не успеть прийти в боевое положение. Вызовом после сброса снарядов не последовало, зато при выходе из атаки «Ильюшин» капитана Глушкова не успел набрать высоту и срезал плоскостью мачту атакованного судна. Застриявший в крыле обломок был извлечен на аэродроме, а ныне хранится в Центральном военно-морском музее. На самом деле атаке подвергся норвежский пароход «Бро» (781 брт), получивший лишь легкие повреждения от пулеметного обстрела. Если бы нашим самолетом противостоял вооруженный противник, то Глушков скорее всего повторил бы судьбу Баштыркова.

В последний день января был потерян еще один «Хэмпден». Тогда для атаки конвоя противника выпустили четыре пары торпедоносцев. Выйти в атаку удалось только одной машине, однако из-за наступавшей темноты противник сброс торпед не зафиксировал. Один из «Хэмпденов» по непонятной причине упал в воду в районе Сольте-Фирде. По мнению напарника, это произошло из-за отказа моторов, но немецкая береговая зенитная батарея записала «самолет типа Pe-3» на свой счет. В общем, несмотря на множество атак и 21 сброшенную торпеду, в январе на нашим торпедоносцам так и не удалось добиться успеха.

В феврале самолеты 24-го штаба произвели больше вылетов по данным разведки, чем в январе. Посыпка самолетов на «свободную охоту» заметно сократилась, а состав ударных



Экипаж капитана Трунова, погибший в бою с конвоем 29.1.1943. Слева направо: капитан С.И. Трунов, штурман старший сержант Е.Л. Черных, стрелки — сержант А.Д. Хамнин и младший сержант Г.Д. Гартованный

группы вырос в отдельных случаях до 4—5 торпедоносцев. Взаимодействие с другими родами ударной авиации по-прежнему отсутствовало. Командование использовало пикирующие бомбардировщики и штурмовики в качестве альтернативы торпедоносцам для нанесения повторных ударов по обнаруженным конвоям или группам боевых кораблей. Шагом вперед стала организация взаимодействия с истребителями, что было весьма актуально с увеличением продолжительности светлого времени суток. Для этого в начале февраля командиру 5-й минно-торпедной авиационной бригады был передан в оперативное подчинение 95-й авиационный полк, вооруженный самолетами Пе-3. Дальним истребителям ставилась задача прикрывать торпедоносцы в воздухе, а при отсутствии самолетов противника — предварять атаку торпедоносцев штурмовой кораблей охранения. Всего в феврале торпедоносцы выпустили 16 раз, в 11 случаях их сопровождали самолеты Пе-3, которые произвели для этой цели 39 самолето-вылетов.

Первые же удары вскрыли существенные недостатки организационного характера. При совместном следовании по маршруту из-за разности скоростей самолеты Пе-3 отрывались от торпедоносцев и не выполняли своих задач. Так, 5 февраля при атаке конвоя быстроходных десантных барж и легких плавбатарей торпедоносцы и истребители потеряли друг друга из вида и атаковали раздельно. Торпедоносцы безрезультатнобросили свои снаряды с большой дистанции из-за сильного зенитного огня, а истребители смогли прорваться к баржам, но нанесли им лишь незначительные повреждения пулеметным огнем и осколками «эрзос».

При раздельном же следовании значительно усложнялась организация взаимодействия. Возможность ошибки по времени с прибытием в район нахождения цели, особенно при полете на значительное расстояние, могла свести на нет всю идею взаимодействия. Так и произошло 12 февраля. В этот день в 14.57 три торпедоносца выпустили на удар по конвою. Обеспечивавшие их четыре самолета Пе-3 должны были быть по расчету времени взлететь в 15.05, но задержались на 30 минут. Торпедоносцы обнаружили корабли противника в районе Босфора и из-за сильного противодействия зенитной артиллерии от атаки отказались. Самолеты Пе-3 с торпедоносцами в воздухе не встретились, самостоятельно вышли на цель, но атаку не произвели. В конце концов вопрос взаимодействия был решен следующим образом: самолеты Пе-3 взлетают последними и следуют к цели на видимости торпедоносцев, галсиря для погашения избытка скорости. Перед выходом на цель им следовало занять место впереди в общем боевом порядке и действовать согласно плану. Февраль не позволил в полном объеме проверить теорию практикой — в этом месяце под удары попадали только одиночные суда или небольшие конвои, не имеющие истребительного прикрытия. И все же успехом добиться не удалось. Подводя итог февралю, следует отметить, что в этом месяце состоялась единственная за весну 1943 г. минная постановка (две мины АМГ-1 в Петсамон-вую в ночь на 20 февраля) и первый из двух в течение года случаев применения высотных авиа торпед. Вечером 21 февраля три Ил-4 попытались атаковать при помощи данного вида боеприпасов суда в Бек-Фордре, но смогли обнаружить лишь силуэт корабля, на который два торпедоносца и сбросили свой груз. Третий отстал от группы и вернулся на аэродром.

В марте торпедоносцы произвели 10 групповых вылетов, причем в восьми случаях они сопровождались Пе-3 (27 самолето-вылетов). При совместных вылетах торпедоносцы и самолеты Пе-3 действовали более согласованно, однако все еще имелись крупные недостатки различного характера. Кроме того, нередко оказывались случаи, когда, даже несмотря на наличие предварительных разведданных, самолеты не обнаруживали цель либо возвращались из-за ухудшившихся погодных условий.

10 марта три Ил-4 в сопровождении трех Пе-3 вылетели на удар по транспортам (конвой из Киркенеса на запад; пять

транспортов, два танкера, три сторожевика, по паре больших и малых тральщиков). На маршруте ведущий Пе-3 повел группу с набором высоты и потерял торпедоносцев из виду. На цель самолеты Пе-3 вышли первыми. Прибывшие «ильишины», приняв Пе-3 за истребители противника, от атаки отказались и повернули курсом на аэродром, членам немало озадачили немецких моряков, наблюдавших все эти странные эволюции со стороны. Сброшенные летчиками «петляковыми» шесть ФАБ-100 легли мимо цели.

16 марта в районе Лаксе-Фордса воздушная разведка обнаружила большой конвой противника, шедший на восток в составе шести транспортов, семи сторожевых кораблей и четырех сторожевых катеров. Суда были замечены еще в 08.47, но сведения о них поступили в штаб 5-й бабы только в 10.25. На подготовку к удару потребовалось два часа. В этот день в пользу было пять исправных торпедоносцев, которые и выделили для удара; для их сопровождения направлялось шесть Пе-3. Группу впервые возглавил сам командир полка подполковник Ведмединко. В 12.30 самолеты вылетели на задание. На маршруте в районе мыса Маккард в 14.42 был обнаружен другой конвой в составе четырех транспортов и трех сторожевых кораблей (на самом деле отряд плавбатарей и БДБ десантной флотилии). Подполковник Ведмединко решил атаковать его и передал об этом по радио. Самолеты Пе-3, шедшие впереди, уже миновали конвой и в совместной атаке принять участие не смогли. Для ведомых решение ведущего было неожиданным, тем более что оно было принято в самый последний момент. Ст. лейтенант Шкаруба от атаки отказался, справедливо считая, что перед ним не транспорты, а баржи с осадкой меньшей, чем установка глубины хода торпеды. Перестроив самолеты в строй фронта, подполковник Ведмединко повел группу в атаку. Торпеды были сброшены почти одновременно всеми экипажами с большой дистанции. Ни одна из них не попала, хотя по вполне понятным причинам впоследствии в донесении утверждалось, что командир полка поразил цель. Все три принимавшие участие в атаки «ильишины» получили повреждения от зенитного огня. Но главные неприятности ожидали группу при возвращении. Погода резко ухудшилась, а над Колским заливом торпедоносцы попали в снежный заряд и рассеялись. Оба «Хэмпдена», пять Пе-3 и Ил-4 Ведмединко произвели посадку на аэродроме острова Кильдин. В конце пробега командирская машина попала в глубокий снег, скаптировала и легла кабиной вниз. Самолет почти не пострадал, но появился на ремнях вниз головой комплекто получил кровоизлияния в мозг и, не приходя в сознание, умер. После этой катастрофы полк временно возглавил помощник командира по летной подготовке майор Ф. Г. Шипилов, которого в середине следующего месяца сменил постоянный командир — майор Ф. В. Костыкин. Филипп Васильевич являлся достаточно опытным летчиком, воевал с первого дня войны и с ноября 41-го служил на должности помощника командира 5-го гмтап ВВС ЧФ. Единственным его недостатком являлось то, что, подобно своему предшественнику, он не имел личного опыта торпедных атак и, следовательно, не мог грамотно руководить группой и обучать подчиненный личный состав.

Конец марта ознаменовался дваждынневным воздушно-морским сражением с двумя вражескими конвоями. Интересно отметить, что, несмотря на отсутствие координации и планирования, подобного тому, которое осуществлялось в 1944 г. в период проведения операций «РВ», в 1943 г. удары по вражес-

Командир 24-го мтап с марта 1943 г. майор Ф. В. Костыкин. Погиб в бою 20.9.1943



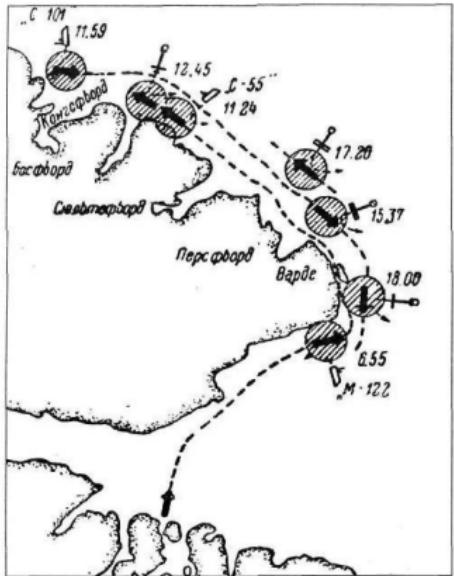


Схема ударов BBC и подводных лодок СФ по двум немецким конвоям 29.3.1943

ким караваном зачастую были не менее интенсивными, однако, несмотря на это, не имели выдающихся результатов.

Вечером 27 марта германское командование отправило в Киркенес очередной крупный конвой, включавший восемь транспортов и танкер. В их охранении находились восемь сторожевых кораблей. Такое соросдоточение судов и боевых кораблей в одном караване стало ответной реакцией именно на возрастание активности нашей авиации, отмеченное противником в конце января 43-го.

Первый контакт с неприятелем состоялся утром 28 марта в устье Порсангер-Фьорда, где немецкие корабли были атакованы советской подводной лодкой. Залпы был обнаружен по высокочищшей на поверхность торпеде, благодаря чему все суда успели уклониться, а сама лодка подверглась контратаке. По всем вероятностям, авторство атаки принадлежало подводному крейсеру «К-3», который спустя три дня не отозвался на приказ вернуться в базу и до сих пор числится пропавшим без вести. С учетом этого о самом факте торпедной атаки можно говорить только предположительно. Следующими в игру вступили торпедоносыцы. В 11.26 для удара выпустили два «Хэмпдена» и два «Ильюшина» в сопровождении четырех Pe-3. Погода им благоприятствовала — в районе цели стояла низкая облачность, дымка, видимость 3—4 км. Низкие облака скрыли часть каравана — с наших самолетов заметили лишь пять транспортов и три сторожевые корабля. Над ними летали два самолета He-115. Торпедоносы прошли западнее конвоя и, развернувшись курсом 166 градусов, пошли в атаку. На боевом курсе их обстреляла зенитная артиллерия. При выходе в атаку торпедоносыца два самолета Pe-3, зайдя со стороны берега, обстреляли сторожевики. Два других Pe-3 зашли с противоположной стороны и обстреляли транспорты в момент выхода торпедоносцев из атаки. Торпедоносцы сбрасывали торпеды

с дистанции 600—800 м, на курсовых углах целей около 100°. Согласно нашему донесению, в два транспорта попало по одной торпеде, в третий — две. Немецкое описание боя не подтверждает этого. По-видимому, транспорты легко уклонились от торпед, выпущенных почти в корму. Реактивные снаряды Pe-3 (по немецкому донесению — бомбы) взорвались в 200 м от парохода «Адольф Биндер», не причинив ему повреждений. К счастью, наша сторона потеря тоже не понесла, хотя сторожевик «V 5901» серьезно повредил своим огнем машину коммюзика Поповича. Прикрывавший переход конвоя Ju-88 устремился в атаку на поврежденный торпедоносец, но сосредоточенный оборонительный огонь ведомых заставил вражеский самолет ретироваться. Первый воздушный бой наших торпедоносцев над конвоями противника завершился вполне успешно. Попытка атаковать караван повторно успехом не увенчалась — взлетевшим в 15.50 четырем Il-4 не удалось обнаружить противника, поскольку немецкое командование, не желая испытывать судьбу, приказало судам укрыться в Тана-Фьорде.

Утром караван продолжил движение (немцы усилили его охранение пятью тральщиками), и уже в 11.46 в районе Конгсфьорда его обнаружила подводная лодка «С-101». Командиру лодки П. Егорову посчастливилось оказаться между конвоям и берегом и атаковать противника с направления, откуда он меньше всего ожидал нападения. Немцы заметили торпедный залп, но груженый фуражом пароход «Аякс» (2297 брт) не успел отвернуть и получил попадание торпеды в корму. Спустя 10 минут он затонул, а караван продолжил движение на восток.

Вскоре конвой обнаружил воздушная разведка. Поскольку к этому времени боеготовых торпедоносцев в распоряжении командования не оказалось (они в это время действовали по другой цели, о чём речь ниже), командование послало наперевес девятым Pe-2 29-го бомбардировочного полка. Самолеты (один бомбардировщик вернулся из-за неисправности) настигли суда в районе Перс-Фьорда. К несчастью, наши машины действовали без истребительного прикрытия, а противник умел подтянуть к конвою пару Bf-110. Те расстроили порядок атакующих, вследствие чего только трем «пешкам» удалось сбросить свою бомбовую груз на транспорт «Итаури». Попаданий не было. В завязавшемся воздушном бою немцы потеряли дальний разведчик Ju-88, использовавшийся в качестве истребителя сопровождения, а мы — два Pe-2. Третьему пришлось совершить вынужденную посадку на Рыбачьем.

Тем временем наши лодки и самолеты интенсивно атаковали другой караван. Его выход из Киркенеса в начале суток зафиксировал агентурная разведка, благодаря чему удалось оповестить лодки на позициях и нацелить авиацию. Немецкое соединение насчитывало всего один транспорт и танкер, которые прикрывались необычайно сильным охранением — двумя тральщиками и тремя охотниками за подлодками. Первый в 06.55 атаковал подводная лодка «М-122», но противник своевременно заметил пуск торпед. Так же результат имела атака «С-55» в районе Бос-Фьорда. Вдогонку уходящему на запад каравану командование BBC СФ подняло в воздух тройку торпедоносцев и четыре Pe-3. Они настигли суда в 12.43, но, к несчастью, на их пути оказалась тройка охотников, отделившаяся от каравана для преследования «С-55». Охотники открыли сильный оборонительный огонь, воспрепятствовавший выходу на дистанцию залпа. Все торпеды прошли мимо целей. Некоторым утешением являлось сбитие наших Pe-3 еще одного Ju-88, приданного конвою в качестве истребительного эскорта.

После приземления торпедоносцы сразу же начали готовить к повторному вылету, но уже с другим экипажами. Целью являлся конвой сторожевика «V 6109», отразивший атаку Pe-2 и вошедший в Варанггер-Фьорд. В донесении командира конвоя лейтенанта Ниммана последовавшее нападение наших торпедоносцев описывалось следующим образом:

«В 16.58 (разница между московским и среднеевропейским летним временем один час. — прим. М.М.) у Кубергеса сторожевой корабль, охранявший хвост конвоя с левой стороны,

объявил воздушную тревогу. Мы заметили с северо-востока три низко летящих вражеских самолета. Истребительное прикрытие из двух Bf-110 незадолго перед этим покинуло конвой. Ju-88 находился впереди по правому борту. Опознанные как «Хэмпдены», торпедоносцы были обстреляны кораблями из всех видов оружия и сбросили свои торпеды на большом удалении. Сторожевик «V 5901» заметил два торпедных следа и указал на них белой ракетой. Пороходы положили руль на правый борт. Конвой никаких следов торпед не заметил и в 17.10 продолжил свое движение в Киркенес». По нашему же донесению, «на одном из атакованных транспортов в 12 000–13 000 т произошел взрыв большой силы».

Таким образом, двухдневное сражение, в котором с нашей стороны приняли участие четыре подводные лодки и несколько десятков самолетов, завершилось потоплением всего одного немецкого парохода. Впрочем, противник извлек неоходимые уроки даже из этих, казалось бы, удачных для него боев и вскоре занялся усиливанием защиты конвоев. С апреля эскадрилья 13(Z)/JG5, привлекавшая в начале года к налетам на объекты Кировской железной дороги и на аэродром Мурмаша, практически полностью переключилась на сопровождение конвоев. Состав высылавшихся для прикрытия групп постепенно увеличивался с пары до звена. Так, если для сопровождения каравана, подвергшегося нашему нападению 25 апреля, Bf-110 и Ju-88 сделали 13 самолето-вылетов, то для защиты каравана 1 мая уже 26. Улучшилось у немцев и боевое управление. Важным нововведением противника стало прикрепление к каждому конвою офицера наведения истребителей. Этот офицер Люфтваффе имел при себе радиостанцию, по которой можно было выходить в эфир по радиосети истребительной авиации, но главное, он имел при себе карту с сеткой квадратов, принятой в Люфтваффе, что позволяло ему оперативно получать, счищивать и доводить до сведения командира конвоя информацию, полученную от береговых постов наблюдения, подразделений радиоразведки, радиолокационных станций и самолетов. Если раньше пары истребителей придавались конвоям только в дни с хорошими погодными условиями, а их усиление производилось по требованию после обнаружения наших самолетов береговыми постами, то теперь на основе данных радиолокирования наших самолетов-разведчиков в немецких штабах сразу могли делать вывод относительно обнаружения того или иного конвоя и своевременно производить усиление его воздушного экстрата. Нередко, предчувствуя нападение, немецкое командование приказывало конвою укрыться на какой-либо якорной стоянке, недостатка в которых вдоль норвежского побережья не отщущалось. В результате наша ударная группа, прибыв в расчетную точку, никого не обнаруживала и возвращалась на базу. Если в январе атаками завершались две трети вылетов, произведенных по данным разведчиков, то в марте — апреле — не более трети.

Предпринятые противником контрмеры принесли первые плоды уже в боя 10 апреля. В 09.00 этих суток в районе мыса Нордкап был обнаружен крупный конвой, двигавшийся на восток. Над ним находились четыре Bf-110. В 15.35 для удара по нему вылетели три Ил-4 и два «Хэмпдена» (ведущий — капитан Громов) в сопровождении шести Pe-3 (майор Осокин). Конвой был обнаружен в районе Тана-Фьорда. Ведущий торпедоносцев подал по радио команду «Атака!» и повел группу на сближение с целью. На сближение он обнаружил, что самолеты Pe-3 не выходят вперед, как положено, поэтому торпедоносцы отвернули от цели и ушли в сторону от конвоя на 25–30 км. Через 10 минут ведущий торпедоносцев вторично передал по радио: «Иду в атаку, выходите вперед, сняжите самолеты противника!» — и снова повел группу на сближение с целью. Однако самолеты Pe-3 продолжали следовать за торпедоносцами на удалении 2–3 км. На подходе к конвою торпедоносцы были атакованы четырьмя вражескими истребителями. Ведущему ничего не оставалось, как приказать сбросить торпеды и лечь на обратный курс. Тем временем «Мессершmittы»

Капитан В.У. Глушков, погибший в бою 10.4.1943



яростно атаковали наши машины. Вскоре упал в море «Хэмпден» ст. сержанта Ватагина, но остальным машинам удалось сохранить строй и от碧ться от преследователей. Один из Bf-110 получил серьезные повреждения от оборонительного огня стрелков-радистов и совершил вынужденную посадку в районе Берлевога. Его пилот получил легкое ранение. К сожалению, всего 10 миль не дотянуло до Рыбачьего, сел на воду тяжело поврежденный Ил-4 капитана Глушкова. Высланные на поиски МБР и торпедные катера никого не обнаружили...

Осудив действия Осокина, командование BBC СФ все же сделало вывод, что дальний истребитель Pe-3 мало подходит для воздушного боя даже с двухмоторными истребителями противника. В дальнейшем самолеты этого типа стали все чаще принимать участие в сопровождении торпедоносцев. С июня Pe-3 привлекались только для разведки, фотографирования результатов ударов и в качестве дымзасевчиков. Сопровождение торпедоносцев стало осуществляться одномоторными истребителями, снабженными подвесными бензобаками. 16 апреля впервые вылетевшая группа торпедоносцев прикрывалась истребителями «Аэрокобра». Еще в мае несколько самолетов этого типа были передано в 255-й истребительный авиаполк 5-й бомбардировочной бригады именно для сопровождения ударных машин.

При совместных вылетах, как правило, использовался следующий порядок: первыми производили вылет торпедоносцы, за ними Pe-3 и последними взлетали «Аэрокобры». К цели все группы следовали в общем порядке: торпедоносцы на высоте 25–30 м в строю пеленга или клина, Pe-3 попарно справа и слева от них на высоте 50–100 м, одномоторные истребители на высоте 200–300 м и сзади на дистанции 200–400 м. По сигналу ведущего торпедоносцев «Атака!» истребители ударной группы выходили вперед и вступали в бой с самолетами противника. В отдельных случаях «пешки» делились на две группы: одна группа штурмовала корабли охранения, другая вела борьбу с истребителями противника. К сожалению, малое число «кобр» в 255-м полку (на 1 апреля всего шесть), отсутствие запасных частей к ним и недостаточно грамотная эксплуатация не всегда давали возможность прикрыть торпедоносцы одномоторными истребителями. Кроме того, в целом ряде случаев командование посыпало торпедоносцы для атаки целей, находившихся за пределами радиуса их действия. Всего во II квартале 1943 г. торпедоносцами было произведено 23 групповых вылета (кроме того, еще шесть парных вылетов в июне на «свободную охоту»). В 12 случаях торпедоносцы сопровождали Pe-3, в 17 — «Аэрокобры». Самолеты Pe-3 производили на сопровождение 58 самолето-вылетов, Р-39 — 97.

Очередной крупный бой с конвоем состоялся 25 апреля. В 10.55 тех суток пять торпедоносцев в сопровождении шести Pe-3 вылетели с задачей нанести торпедный удар по конвою, обнаруженному в районе Гамвика. Торпедоносцы вели капитан Киселев, Pe-3 — капитан Сыроватко. В 11.50 группа по радио была перенацелена на другой конвой в район Конгс-Фьорда. Примерно в это же время его атаковала наша подлодка «С-101», но успеха не добилась. Конвой, состоявший, в соответствии с нашей «версией» боя, из двух групп (в первой — транспорт, двенадцать кораблей охранения, во второй — транспорт, два корабля охранения), был обнаружен в 12.56. Над ним находилась пара Bf-110 и один He-115 (реально — летающая лодка BV-138). По сигналу капитана Киселева Pe-3 вышли к конвою на максимальную скорость и атаковали ист-

Vent sud 4 à 6, mer 3, bonne visibilité

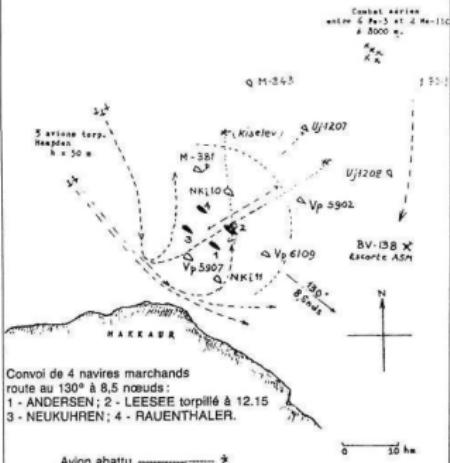
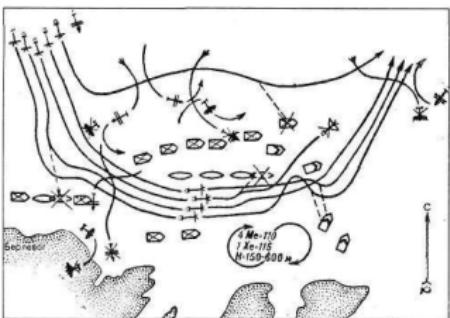


Схема атаки на немецкий конвой 25.4.1943: советская (вверху) и составленная на основе германских документов (внизу) (из книги Huan C. La marine soviétique en guerre. Partie I. Arctique. Paris, 1991)



ребители противника. Торпедоносыцы вышли в атаку со стороны моря, вначале на меньшую группу кораблей противника, но потом ведущий изменил решение и повел самолеты между берегом и конвоем с расчетом атаковать транспорты более многочисленной группы со стороны суши. Этот маневр оказался понятен не всем. Старшина Мартынов по собственному усмотрению сбросил торпеду по транспорту, на который вначале заходили все самолеты. Ст. сержант Гуторов тоже не полетел за ведущим, предпочтя атаковать сторожевой корабль. Три неразрывившихся торпедоноса атаковали: Киселев — транспорт, а два ведомых (ст. лейтенант Зайченко и мл. лейтенант Макридин) — тральщик. Ошибка ведущего заключалась в том, что, приняв правильное решение, он совершил маневр на виду у кораблей и береговых батарей, подвергаясь с них интенсивному обстрелу. Тем не менее в результате нескор-



Германский транспорт «Леезе», потопленный торпедоносцами BBC СФ 25.4.1943

динированности действий летчиков ударной группы кораблям охранения конвоя пришлось разделить свой огонь, что заметно уменьшило его эффективность. Зенитчики не смогли помешать нашим авиаторам прорваться на минимальную дистанцию. Пароход «Леезе» (2624 брт; вез 3622 т угля для 19-го горно-стрелкового корпуса немцев в Петсамо*) оказался прямо перед торпедоносцем Киселева, который сбросил свой снаряд с дистанции всего 300 м. Судно, шедшее в Киркенес с грузом угля, получило попадание торпеды и спустя 6 минут затонуло. Три немецких моряка погибли. К сожалению, Киселеву было не суждено отпраздновать победу — при выходе из атаки его «Хэмпден» был буквально изрешечен огнем внешней линии охранения и упал в море. Весь его экипаж погиб. Капитану Киселеву и его штурману ст. лейтенанту Покалю посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза. Оставшиеся торпедоносыцы со снижением до 10—15 м разошлись в разные стороны. Истребители противника, несмотря на численное меньшинство, попытались преследовать их. В критическую минуту Pe-3 капитана Сыроватко и ст. лейтенанта Колонтая буквально заслонили своими «телами» атакуемые машины. В результате оба Pe-3 были безнаказанно сбиты противником. Всего, чего смогли добиться Pe-3 прикрытия, так это легкого повреждения в начале боя летающей лодки BV-138, один член экипажа которой получил ранения.

Немецкое донесение о бое содержит целый ряд любопытных моментов об организации перехода:

«В 17.00 24.4.43 в Репе-Фьорде на ТЩ «М 381» (лидер охранения, — прим. М.М.) состоялось совещание конвоя. Присутствовали все капитаны и командиры кораблей охранения. Обсуждались все подробности действий на переходе и при вражеском воздействии. Каждый пароход получил свой тактический номер и позывной. Капитаны получили свои конвойные предписания с приложенными директивами F.d.K. (командующий соединениями охраны побережья, — прим. М.М.). Эскортирующим кораблям для более эффективных действий были установлены места в ордере на расстоянии 1000 м от судов. Неясностей у капитанов и командиров при опросах не было. В 19.00 была произведена настройка радиостанций УКВ кораблей охранения. «М 381» вместе с крейсером «У 5902» произвел радионавигацию на волне истребителей.

Конвой покинул Репе-Фьорд для перехода в Киркенес в 01.00 25.4.43... Погода: южный ветер, сила 4 балла, времена до 6—7, волнение 3 балла, ясно, хорошая видимость, почт безоблачно...

В 12.00, по левому борту конвоя в квадрате АС 8421 на удалении приблизительно 8000 м были увидены восемь самолетов, которые были опознаны как «Ле 2». Была объявлена воздушная тревога, и «М 381» открыл огонь из тяжелого зенитного орудия с дистанции 7000 м, к нему вскоре присоединились остальные корабли с тяжелыми зенитками. Оповещение о самолетах не производилось, так как уже было услышано сообщение

* В журнале боевых действий Адмирала Норвегии отмечалось, что при среднемесячном потреблении угля в Петсамо в 200 т потерянного на «Леезе» груза хватило бы на 18 месяцев.

**Командир 3-й эскадрильи 24-го
мтап капитан Киселев Васи-
лий Николаевич и штурман эс-
кадрильи старший лейтенант
Покало Михаил Федорович.**
Погибли в бою 25.4.1943,
посмертно удостоены звания
Героев Советского Союза

щение о самолетах, данное «М 343». Несколько секундами позднее с левого борта показались низко летящие самолеты. Сначала были обнаружены четыре машины. Как выяснилось позднее, их было пять. Самолеты обошли конвой с правого борта, со стороны берега, несмотря на обстрел из всего бортового оружия судов и кораблей охранения. Наблюдались четыреброса торпед с расстояния примерно 3000 м и атаковали конвой с правого борта, со стороны берега, несмотря на обстрел из всего бортового оружия судов и кораблей охранения. Наблюдались четыреброса торпед с расстояния 300 м и высоты 50 м, которыми в 12.02 был поражен пароход «Леезе» — с правого борта в корму, что привело к его затоплению. Самолеты выходили из атаки отворотом и пролетом над конвоем. В 12.03 «М 381» сбил «Хэмпден». Эта машина получила от 20-мм и 37-мм зениток попадания в левую плоскость, которая загорелась и уже в воздухе отломилась. Самолет, развернувшись влево, упал в море и скоро затонул. Второй «Хэмпден» оказался в зоне эффективного огня СКР «V 5902» и упал горящим. В месте падения был обнаружен желтый спасательный плот без экипажа. На некотором удалении был виден грибообразный дымовой столб, который предположительно был оставлен третьим сбитым самолетом. По высказываниям командиров кораблей охранения, у машины обстрела был подожжен правый мотор. Командир «М 343» по радио доложил о сбросе торпед на группу ПЛО.

Увидевшие сначала восьми «Пе 2» во время атаки «Хэмпденов» наблюдались на средней высоте ведущими воздушный бой с двумя Bf-110. На большом удалении были замечены два места падения с дымообразованием. Здесь, речь может идти о сбоях, принадлежащих обоим истребителям. «Пе 2» в не-посредственной атаке на конвой не участвовали. Вражеские самолеты летели отдельно и ушли вместе в северо-восточном направлении. Около 12.20 воздушная тревога закончилась. В 12.08 пароход «Леезе» затонул в точке 70°44' N/30°08' O в месте с глубиной 50 м.

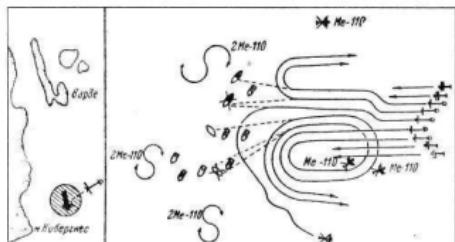


Схема удара торпедоносцев по немецкому конвою
15.1943

**Стрелок-радист экипажа стар-
шего лейтенанта В. П. Балашо-
ва старший сержант Бадюк
Михаил Михайлович. Удостоен
звания Героя Советского Сою-
за 22.2.1944**



Командир 22-й флотилии
тральщиков в своих выводах за-
писал:

«3.) Из донесения не ясно,
пробовали ли пароходы, осо-
бенно «Леезе» маневрировать
поворотом или нет. Я тем не
менее допускаю, что управление судами осуществлялось, но
в начале атаки (конвой был охвачен с фланга и после этого
подвергся налету пяти самолетов строем фронта) ее направле-
ние было установлено слишком поздно».

Еще один крупный бой с конвоем и прикрывавшими его ист-
ребителями состоялся вечером 1 мая. На этот раз уже вошед-
ший в Варангер-Фьорд караван атаковали два Ил-4 и три
«Хэмпдена» (ведущий — ст. лейтенант Балашов) под прикры-
тием пяти Пе-3 и четырех Р-39. Истребителям удалось сковать
боем воздушное сопровождение конвоя, причем ведущий
группы «кобр» капитан И. Севрюков доложил о сбитии одного
Bf-110, которое не подтвердилось. И все же присутствие
«Мессершmittов» оказалось сковывающей воздействие на пи-
лотов торпедоносцев. Хотя легчики «наблюдали» потопление
двух транспортов и предположительно еще одного танкера,
противнику удалось без труда уклониться от торпед, сброшен-
ных с дистанции не менее 1500 м. После атаки строй торпедо-
носцев распался, и вражеским истребителям все-таки удалось
прорваться к нему. Огнем стрелка-радиста одной из машин
«Мессершmitt» был сбит и упал в море вместе с экипажем. На
кораблях все потери были понесены в результате преждевре-
менного взрыва снаряда 20-мм пушки на тральщике «М 321» —
получили ранения четверо матросов, один из которых вскоре
скончался. Объединенными усилиями немецких истребителей и
зенитчиков был подбит «Хэмпден» ст. лейтенанта Зайченко,
приводнившийся вблизи от конвоя. Всех их подобрала немец-
кая летающая лодка Do-24. Необходимо добавить, что мы в
этот день понесли еще одну «потерю». Дело в том, что не вход-
ивший в состав дежурного звена капитан Громов решил
внести «посильный вклад в борьбу с врагом», самовольно вы-
летев на разведку погоды на Р-5. Взлет прошел неудачно (не
старт забывая, что все это происходило в день пролетарско-
го праздника), самолет задел за телеграфные провода и при
посадке был разбит. 4 мая Громов повел ударную группу на



Ветераны 24-го мтап. Слева направо: старший лейте-
нант В. П. Балашов, капитан Б. С. Громов, капитан
Ю. П. Кочевавский, капитан Г. Д. Полович, май 1943 г.



Пилотский состав 1-й эскадрильи 24-го мтап. Первый ряд (слева направо): старший лейтенант К.Ф. Шкаруба, командир эскадрильи капитан Г.Д. Полович, старший лейтенант В.П. Балашов, капитан Б.С. Громов; второй ряд: старший лейтенант В.Н. Евдокимов, капитан Ю.В. Мясняев, старший лейтенант С.К. Ильин, лейтенант И.И. Дубинец, май 1943 г.

перехват другого конвоя, но на его самолете возникли неполадки, после чего весь отряд лег на обратный курс. Удар оказался сорван. При посадке военное счастье в третий раз изменило летчику — его машина врезалась в стоявший на аэродроме Pe-2, после чего оба самолета попали в средний ремонт. После всех этих событий состоялся суд, завершившийся направлением последнего члена «балтийской тройки» в штрафную роту на Рыбачий. Осенью судимость с Громова сняли и отправили продолжать службу на Черноморский флот. К сожалению, новый 1944 г. Борису Громову встретить было не суждено — он погиб в авиакатастрофе.

6 мая немецкое командование, обеспокоенное активизацией действий советской ударной авиации, нанесло по Ваенге воздушный удар. Повреждения получили один «ильюшин», Pe-2 и два Pe-3. Поскольку аэродром был гораздо лучше прикрыт зенитной артиллерией, чем летом предыдущего года, немецкие самолеты не рискнули опуститься ниже 6500 м, что и объяснило столь малые результаты бомбометания.

Несмотря на ряд очевидных недостатков, наше командование в целом оценивало деятельность торпедоносцев как весьма успешную, а их потери — как умеренные. 7 мая воздушная разведка обнаружила германское госпитальное судно «Фаэн»,шедшее в Киркенес в сопровождении двух траулеров и трех охотников. В 05.30 торпедоносцы вылетели на задание в сопровождении истребителей. Ведущий майор Ф. Шипилов лег



Помощник командира 24-го мтап майор Ф.Г. Шипилов на крыле своего «Хэмпден», 5.5.1943 (фото из архива Ю.В. Рыбина)

на маршрут, не собрав группы. Из-за плохой подготовки радиостанция связь ведущего с ведомыми не была установлена, в результате чего группа не смогла собраться и в процессе полета. Вскоре все самолеты самостоятельно вернулись на базу.

После вмешательства со стороны штаба ВВС СФ в 17.55 ударная группа взлетела повторно, на этот раз возглавляемая ст. лейтенантом Балашовым. Группу из четырех торпедоносцев сопровождали шесть Pe-3 и три «кобры». При атаке конвоя, который прикрывался двумя Bf-110, наши истребители вышли вперед и атаковали «Мессершmittы». В завязавшемся воздушном бою обе стороны неоднократно атаковали друг друга и доложили о нескольких воздушных победах, ни одна из которых не подтвердилась. Главным явилось то, что торпедоносцам удалось прорваться к конвою. Оба «ильюшины» сбросили торпеды по транспорту, а «Хэмпден» ст. сержанта Макридина — по тральщику. Четвертый торпедоносец, пилотируемый ст. сержантом Гуторовым, был подбит зенитным огнем на боевом курсе. Сбросив торпеду по сторожевому кораблю, он сел в море в районе мыса Максауэр. Пилоты других самолетов наблюдали пересадку экипажа сбитой машины в шлюпки, однако поиск, произведенный в этом районе подводкой «Щ-403», ничего не дал. Самолет Pe-3, вылетевший для фотографирования результатов удара, задания не выполнил из-за неисправности фотоаппарата, но, по наблюдениям стрелков, транспорт и тральщик были потоплены. Не подозревая об этом, немецкий конвой продолжил движение на восток. В 23.36 тех же суток в районе мыса Кайбергнес в атаку на «Фаэн» вышла подводная лодка «M-172» Героя Советского Союза И. Фисановича. С дистанции 8 кабельтовых она выпустила



Подготовка к вылету торпедоноса «Хэмпден», 5.5.1943 (фото из архива Ю.В. Рыбина)



по госпитальному судну две торпеды, после чего его шум винтов вроде бы перестал прослушиваться. На самом же деле дважды «потопленный» в течение дня для «Фазан» (1275 брт) погиб только в ноябре 1944 г. в Гамбурге под бомбами американских «Лiberейторов».

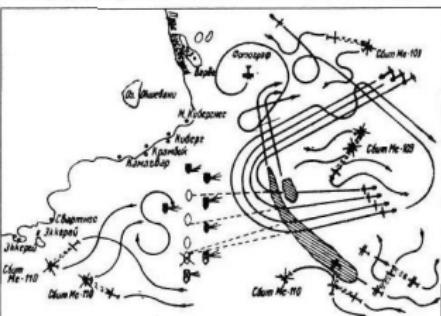
10 мая состоялось боевое крещение «Бостонов», которым предстояло выступить в роли обычных горизонтальных бомбардировщиков. Эти самолеты поступили во 2-ю эскадрилью части еще в феврале, но несколько задержались при освоении личным составом. Как ни странно, бомбометание с горизонтального полета, считавшееся малоэффективным против маневрирующих целей, принесло неожиданный успех. Сбросив бомбы с высоты около 3000 м, пятерка «Бостонов» (командиры экипажей капитаны Аднинков, Макаревич, Величкин, лейтенант Емельяненко, мл. лейтенант Кернигский; кроме них, в атаке приняли участие три Pe-2 (29-го бап) достигла попадания в транспорт «Феодосия» (3075 брт; перевозил груз боеприпасов для Люфтваффе). Бомба, попавшая в 4-й трюм, пронзила судно насквозь, в результате чего транспорту пришлось приткнуться к берегу в проливе Буссе-сунд. Один моряк получил легкие ранения. Обратной стороной успеха оказалась потеря всех трех принимавших участие в налете Pe-2. Хотя действия ударных самолетов прикрывали пять Pe-3 и три «коубы», четырем «Мессершmittам» удалось сбить «пеки» в момент выхода из атаки.

Несмотря на последние события, командование BBC СФ и 5-й авиабригады в целом считало проблему воздушного прикрытия ударных самолетов решенной. И действительно, за исключением нескольких из ряда военных случаев, полк с начала года потеря от истребителей противника не имел. Внимание было сосредоточено на проблеме уменьшения потерь от зенитного огня. Для этого было решено использовать специальные самолеты—дымавозчики, которым следовало прикрыть выход торпедоносцев в атаку. В случае удачи это обещало двойной выигрыш — самолеты не подвергались бы обстрелу на дальней дистанции, а само их появление из дымавозов давало шанс на внезапную атаку, пока противник еще не успел сосредоточить зенитный огонь и пристреляться. Предварительно было проведено несколько учений с постановкой дымовых завес, одно из них большого масштаба, с фактической атакой нашего конвоя практическими торпедами. Опробовать новый метод предстояло в ходе удара 23 мая.

В этот день ударная группа в составе четырех Ил-4 под прикрытием восьми «Аэрокобра» (две вернулись из-за превышения материальной части) выпустила для нанесения удара по кораблям, обнаруженным воздушной разведкой. Для обеспечения их действий постановкой дымовых завес было выделено два самолета Пе-3 и один Пе-3 для фотографирования результатов удара. Конвой в составе трех транспортов, трех сторожевых кораблей, четырех сторожевых катеров, прикрываемый с воздуха четырьмя ВИ-110, был обнаружен в районе м. Кубергнес. В 16.41 один из Пе-3 начал постановку дымовых завесы параллельно курсу конвоя на удалении 4 км. Завеса ставилась на высоте 40 м от водной поверхности. Второй



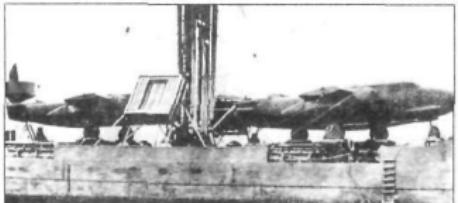
Германский транспорт «Феодосия», поврежденный бомбардировщиками «Бостон» 24-го мтап 10.5.1943



*Схема удара торпедоносцев по немецкому конвою
23.5.1943*

вой Пе-3, выделенный для выполнения этой же задачи, был вынужден прерваться, так как был атакован ВВ-110. Отбиваясь от противника, экипаж сбросил дымовую прибор в море. Тем не менее завеса получилась плотной и устойчивой. Благодаря выгодному направлению ветра она к моменту атаки приблизилась к конвою на расстояние около 2 км. Вступившие за дымовзвесчики «кобры» сковали «стодесятые», благодаря чему в момент атаки торпедоносцам противодействовать лишь зенитная артиллерия. Тем не менее выработавшийся за несколько месяцев стереотип мышления сработал четко. Увидев после выхода из завесы множество вражеских судов, пилоты торпедоносцев поспешили избавиться от боевой нагрузки: величайший Попович с 1800 м, Меснянс — с 1500, Шкаруба и Дубинец — с 1200. В результате даже по донесению цели достигла лишь одна торпеда из четырех. Самолет Пе-3 произвел фотографирование конвоя после удара, но из-за большой дистанции снимки получились неудачные. На самом деле с немецкими судами не был замечен ни один торпедный след, а все три входивших в состав каравана крупнотоннажных судна есть и пошли в ходе Второй мировой войны (*«Кроукай», «Порто Алегре*, *«Ингер Йоханне*), то грозадо позднее и при совершенно иных обстоятельствах. Единственным успехом, согласно макетному донесению, стало повреждение пулеметным огнем «кобры» гидрографического бота *«Руден*», на котором был легко ранен один человек.

Однако самое неприятное оказалось впереди. Уже по дороге «домой» наша группа была внезапно перехвачена несколькими Bf-109 из состава 7/JG 5, вылетевших в 16.32 сразу после объявления воздушной тревоги с аэродрома Луостари. До того момента



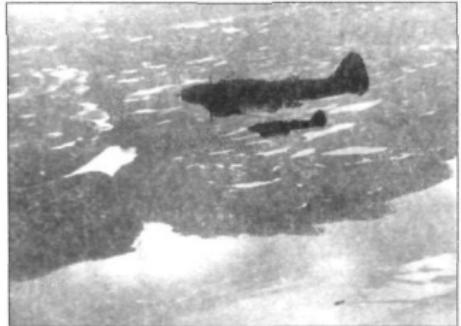
Бомбардировщики «Бостон» на палубе судна, прибывшего в Мурманск в составе союзного конвоя (фото из архива Г.Ф. Петрова)



Подготовка торпеды «За Киселева» к подвеске под торпедоносец, май-июнь 1943 г.



мента, как в район боя прибыла новая группа «кобр», стрелкам «ильинщины» приходилось рассчитывать только на свои силы. Особенно пострадала машина лейтенанта Ю. Меснегева: один из моторов вышел из строя, стрелок-радист был убит, остался экипаж, кроме штурмана, тяжело ранен. До аэродрома самолет не дотянул — после выхода из строя второго мотора умирающий летчик посадил ее в Ура-тубе. Самолет затонул; экипаж, за исключением штурмана, погиб. Кроме Ил-4 мы потеряли в этом бою одну «Аэрокобра», противник (по нашим, полностью не подтвержденным немцами, данным) — три Bf-109.



Пара «охотников» Ил-4 9-го гмтап над Кольским заливом, 9.6.1943 (фото из архива Ю.В. Рыбина)

Несмотря на чувствительные потери, командование Северного флота положительно оценивало успехи, достигнутые летчиками 24-го минно-торпедного полка. В годы войны, когда возможности для установления реальных цифр уничтоженного тоннажа фактически отсутствовали, а люди нуждались в оценке своего самоутверждения, неудивительно, что лётный состав получал многочисленные награды за те победы, которые впоследствии не подтвердились. Аналогичные процессы происходили и в военно-воздушных силах других воевавших государств. Завышение боевых успехов являлось не виной, а, скорее, бедой храбрых авиаторов, которых без надлежащей подготовки зачастую посыпали на выполнение самоубийственных заданий. Не проявляя должного интереса и требовательности в деле установления истинных боевых успехов, наше командование не видело необходимости и в изменении тактики действий минно-торпедной авиации и подготовки ее личного состава, а именно эти два момента, как представляется, стали основными причинами крайне низкой результативности в 1943 г. По докладам же все выглядело если не замечательно, то по меньшей мере удовлетворительно. Только торпедами за первые пять месяцев 1943 г. было «потоплено» 25 транспортов, три тральщика и два сторожевика. И потому неудивительно, что 31 мая 1943 г. 24-й минно-торпедный полк был удостоен гвардейского звания, после чего стал именоваться 9-м гвардейским. Кстати сказать, 1-я и 2-я эскадрильи 24-го мтап в прошлом являлись 5-й и 4-й эскадрильями 2-го гмтап и продолжали носить гвардейское звание, будучи в составе негвардейской части. Это обстоятельство значительно упростило производство полка в гвардию.

В июне, после потери в течении двух предыдущих месяцев шести торпедоносцев вместе с экипажами, активность полка заметно снизилась. Чтобы поддержать ее на должном уровне, начались работы по оснащению торпедными мостами «Бостонов», а без них в 9-м гмтап оставалось всего 12 машин (5/4 «Хэмпденов», 7/4 Ил-4; в т.ч. один неисправный в Амдерме). Одна из британских машин оказалась потерянной уже в первый день июня. Группа, состоявшая из трех «Хэмпденов», вылетела для торпедного удара по конвою, обнаруженному в районе Тана-Форда. В результате поиска суда были обнаружены, но не в море, а на хорошо укрытой якорной стоянке. Встреченны зенитным огнем торпедоносы из атаки отказались и полетели «домой». При приземлении летчик мл. лт Макридин не справился с пилотированием и врезался в землю. Пилот и штурман погибли на месте, а воздушные стрелки получили тяжелые ранения (один из них скончался в госпитале). После этой потери исправных самолетов в полку осталось настолько мало, что командование вновь стало посыпать их парами на «свободную охоту» на дальние коммуникации противника, где конвои не обеспечивались истребительным прикрытием. В июне торпедоносцы совершили шесть парных вылетов, в одном случае доложили о потоплении двух транспортов, но на самом деле не добились никаких результатов.

Групповых ударов в июне было два: 19-го и 23-го числа. В первом случае группу торпедоносцев вел комэск 1-й эскадрильи майор Попович. Небольшой конвой атаковали три Ил-4, обеспечивавшиеся одним Pe-3 и семью «кобрами». После торпедометания Pe-3 заснял перспективным фотоаппаратом пополнение транспорта в 2000 т, сторожевого корабля и пожар на танкере. На самом деле все немецкие суда остались целыми, а причинами дымов и взрывов являлись дымовые завесы. Единственным успехом стало уничтожение барражировавшего над конвоями Bf-110 вместе с его экипажем. Наша сторона потеря не понесла, хотя после близкого разрыва крупнокалиберного зенитного снаряда один из торпедоносцев доковыпал до аэродрома «на честном слове и на одном крыле». Для майора Г. Поповича же этот бой стал последним боевым вылетом в Великой Отечественной. Со следующего месяца Попович вернулся на должность помощника командира 4-го мтап Тихоокеанского флота, где приступил к подготовке необстрелянных экипажей.



Лейтенант И.И. Дубинец перед своим Ил-4, лето 1943 г.
(фото из архива Ю.В. Рыбина)

Впрочем, в бой ему еще довелось сходить, но рассказ об этом еще впереди. К началу июля из тихоокеанской шестерки на Севере остались лишь Вячеслав Балашов и Владимир Агафонов.

Более драматично сложились обстоятельства боя 23 июня. Первый в тот день удар по вышедшему из Киркенеса конвою около 02.30 нанесли штурмовики. К сожалению, их экипажи имели недостаточную подготовку в опознавании морских целей, в связи с чем вместо транспортов атаковали охотники «Uj 1202» и «Uj 1209» из состава внешней линии охранения. Оба корабля серьезно пострадали от штурмовки и осколков бомб. три человека из их экипажей были убиты, еще 10 — ранены. Мы потеряли «Харрикейн» командира эскадрильи 78-го иап капитана В. Дорошина, подбитый зенитным огнем и севший на воду на обратном пути.

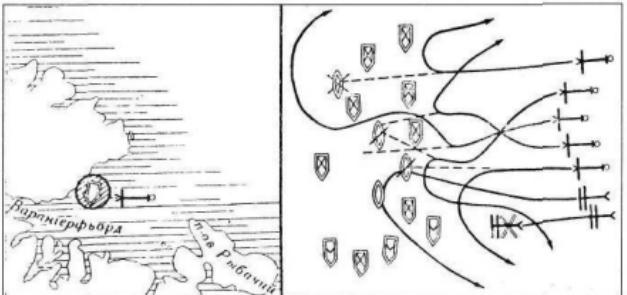
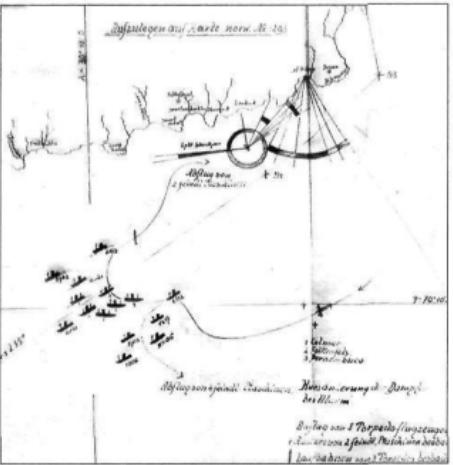
После этого нападения немецкое командование, уже привыкшее к нашей шаблонной тактике, прикрыло конвой дополнительным количеством истребителей (всего в течение суток для обеспечения перехода каравана немцы произвели 29 самолето-вылетов: 22 Bf-110, 2 Bf-109, 4 He-115 и 1 BV-138) и не ошиблось. В 08.18 над судами появились торпедоносцы. Группа состояла из двух «ильюшинных», «Хэмпденов» и прикрывалась восемью «кобрами». Истребительное сопровождение сковало боем «Мессершmittы», в то время как торпедоносцы нанесли свой удар. Хотя условия для уклонения от сброшенных торпед были самые неблагоприятные (в конвой входило три баксира, каждый из которых таскал за собой неисправному транспорту), и на этот раз противнику удалось избежать потерь. Отрицательный баланс имел и воздушный бой — нашим истребителям удалось сбить один «стодесятый» (его экипаж был спасен охотником), в то время как мы лишились одной «кобры» и фотразведчика Pe-3. Эти успехи были на счету пары однодвигательных «Мессершmittов» из состава эскадрильи 7/JG5, которая впервые привлекалась к защите конвоя за пределами Варангера-Форда. Для этого немцам пришлось использовать аэродром Свартнес на полуострове Варангэр. Этим наши потери не исчерпывались.

Схемы ударов торпедоносцев и штурмовиков по немецкому конвою 4.7.1943 — советская (справа) и немецкая (справа вверху) из КТВ 61-й флотилии сторожевых кораблей

Уже на подходе к Рыбачьему приводнился поврежденный зенитной артиллерией «Хэмпден» капитана С. Макаревича. К счастью, весь экипаж машины оказался спасен торпедными катерами. Нулевого результата в нападениях на караван добились и подводные лодки. Первой в 09.34 в устье Конгс-Форда произвела залп «С-101». Все четыре торпеды прошли мимо, зато сама субмарина чуть не стала жертвой точной контратаки сторожевика «U 6107». Суда продолжили движение и в 15.33 у Тана-Форда подверглись атаке «С-51». Но этот раз пуск торпед вообще не был зафиксирован, поскольку все стальные «рыбины» прошли на слишком большой дистанции. Даже на более позднем этапе войны далеко не каждый вражеский конвой испытывал такое продолжительное комбинированное воздействие, но и на этот раз все наши старания оказались напрасными.

После всех этих боев в строю полка осталось всего семь Ил-4 и три «Хэмпдена» (в т.ч. один в капроненте). «Лебединой песней» старых торпедоносцев стал бой 4 июля, о котором хотелось бы рассказать особо.

В 19.30 этих суток с командного пункта Северного флота на КП BBC СФ были переданы данные агентурной разведки, что в 17.30 в районе Конгс-Форда находится идущий с запада конвой в составе четырех транспортов с охранением из двадцати кораблей и пяти самолетов.



Уже спустя пять минут из штаба авиации отдали распоряжение о высыпке разведывательного самолета и подготовке торпедоносцев, штурмовиков и истребителей к вылету. В 20.45 разведчик сообщил, что суда уже находятся в районе Вардэ, следуя курсом 170°. Разведчик с задания не вернулся — он стал 98-й воздушной победой известного немецкого аса, командира эскадрильи 7/JG 53 Теодора Вайсенбергера. Получив донесение о переходе разведчика, германское командование направило к конвою дополнительный наряд истребителей (всего переход данного каравана обеспечивали 5 BV-138, 15 Bf-110 и 8 Bf-109).

Наше же командование, напротив, ввиду плохих метеорологических условий (облачность 10 баллов высотой 80 м, видимость 4 км), решило послать в дополнение к пяти самолетам-торпедоносцам только два вместо намечавшихся шести Ил-2. По замыслу им предстояло обеспечить атаку торпедоносцев ударом по кораблям охранения. Следует признать, что такое обеспечение на Северном театре предусматривалось впервые, но получилось оно скорей символическим, чем действенным. Для сопровождения ударной группы выделялись и восемь «кобров». Задача командиром 9-го гмтапа, 255-го иап и 46-го шап была поставлена из штаба BBC по телефону. Командир 9-го гмтапа майор Ф. В. Костыкин, который получил приказ лично возглавить атакующую группу, успел за 15 остававшихся до вылета минут поставить задачу только двум своим ведомым, а два других экипажа были проинформированы о ней только у самолетов лишь в самых общих чертах. В 22.12 с аэродрома Ваенга-1 взлетели торпедоносцы и истребители, а с другого через 1 минуту вылетели штурмовики. В 22.37, когда в районе Зубковки левее курса самолетов прошел дождевой зиярд, ведущий истребителей запросил у ведущего торпедоносцев разрешения возвратиться на аэродром из-за плохой погоды. Костыкин ответил: «Следовать за торпедоносцами». Истребители продолжали следовать по курсу еще 15—20 км, но, увидев слева новый дождевой зиярд, самовольно возвратились на аэродром.

В 22.49 был обнаружен конвой, состоявший из трех групп: первая — два транспорта и пять сторожевых кораблей; вторая — три транспорта, три сторожевых корабля, один катер; третья — один транспорт, два минноносица, две сторожевые корабли. От конвоя по направлению к атакующим самолетам с разных сторон устремились три группы истребителей противника. Ведущий пары штурмовиков командир 1-й эскадрильи 46-го шап капитан Колтунов в сложной обстановке не растерялся и приказал дать залп «эрзасами». Не ожидавшие этого «мессесеры» шарахнулись в стороны, что дало возможность группе торпедоносцев прорваться к судам. Вот как представлялся бой с борта лидера конвоя сторожевика «V 6110»:

«В 21.52 4 июня 1943 конвой находился в квадрате AC 8484 и следовал курсом 235°. Ветер был со стороны NO силой 1—2, море спокойное, видимость до 20 морских миль, плотные, сумкотные облака на высоте от 300 до 400 м.

К моменту налета конвой состоял из пароходов «Фалькенфельс» (6310 брт), «Пернамбуко» (4121 брт) и «Кольмар» (3992 брт). В качестве внутренней линии охранения на удалении 1000 м со стороны левого борта судов конвоя были выделены СКР «V 6110» (лидер конвоя) «V 5903», «V 6112», со стороны правого борта на удалении также 1000 м — СКР «V 5902» и «V 6103». Внешнюю линию охранения левого борта приняла противолодочная группа охотника «Uj 1206» с кораблями «Uj 1202» и «NH 06». Эта

группа осуществляла охранение на удалении 2500 м от конвоя.. Воздушное охранение состояло из 4 Bf-109, 2 Bf-110 и одного Bf-138.

В 21.52 по сообщению, полученному от воздушного эскорта, СКР «V 6110» объявил воздушную тревогу. Одновременно на северо-востоке, далеко на видимом горизонте показалось большое количество вражеских самолетов. Наши истребители атаковали это соединение. Произошел воздушный бой, в ходе которого многие самолеты должны были быть сбиты, так как на горизонте россыпи встали многочисленные столбы дыма. Небольшому отряду из пяти «Хэмпденов» и трех истребителей, несмотря на сильную атаку наших истребителей, удалось на бреющем полете, упрямо удерживая курс, приблизиться к конвою. Вражеские самолеты стреляли по каравану из всего имеющегося на борту оружия. После этого вражеское соединение на пределе досягаемости зенитного вооружения кораблей охранения и судов подверглось довольно меткому обстрелу. Огненная завеса была настолько плотной, что вражеские самолеты в ней различались лишь неопределенно. От очень плотного оборонительного огня вражеские машины были вынуждены аварийно сбросить свои торпеды еще до достижения конвоя. Наблюдались три торпедных следа. Одна торпеда взорвалась на берегу. Охранимые пароходы после определения типа и направления атаки немедленно отвернули от вражеских самолетов очень хорошо выполненным поворотом.

Этот хороший маневр объяснялся тем, что все три парохода имели одинаковый ход и были схожими по размерам... Таким образом, пароходы были хорошо сплаваны друг с другом. Никаких повреждений конвой не получил. После налета с судов конвоя наблюдалось четыре несомненных события вражеских самолетов нашими истребителями. В 22.15 воздушная тревога закончилась.

Число одновременно атакующих конвой вражеских самолетов все более возрастает. В случае отсутствия собственного воздушного охранения большая часть сторожевых кораблей, занятых в конвойной службе вблизи полярного побережья, из-за слишком незначительного зенитного вооружения больше не может считаться достаточно эффективными кораблями для защиты судов.

Это описание достаточно точно соответствует нашему донесению. Еще до атаки судов вражеские истребители сбили Ил-2 Колтунова. Тем временем три торпедоноса в строю фронта стали сближаться со второй группой кораблей. Оставшаяся пара шла следом, намереваясь атаковать третью группу кораблей. Все самолеты производили противозенитный маневр, одновременно отбиваясь от атак истребителей. При этом боевое управление со стороны ведущего отступало — он не подал сигнала к атаке, не распределил цели. Экипажи действовали самостоятельно и разрозненно. В 22.58 был нанесен торпедный удар. Три первых экипажа — майора Костыкина, лейтенанта Дубинца и ст. лейтенанта Балашова — сбросили торпеды с дистанции 600—900 м по транспортам второй группы и доложили о повреждении двух из них. Ведущий второй пары майор Шипилов с 800 м сбросил торпеду по транспорту в третью группу, а его ведомый мл. лейтенант Мартынов с 600 м — по одному из транспортов, уже атакованных первыми самолетами. Во время удара торпедоносцы оставшийся Ил-2 мл. лейтенанта Дорожова сбросил четыре бомбы ФАБ-100 по судну в голове конвоя. Из-за нападения вражеских истребителей атаку пришлось осуществлять не с пикирования, а с бреющего полета, что при наличии бомб с взрывателями мгновенного действия обусловило серьезные повреждения самого штурмовика. В итоге на основании наблюдения экипажей и постов СНиС с полуострова Рыбачий было установлено, что один транспорт затонул (предположительно в результате атаки Шипилова), а два других получили повреждения. Реально же единственным результатом налета стали легкие повреждения парохода «Пернамбуко» от пулеметного огня. Два члена его команды получили ранения.



Старший лейтенант Балашов
Чеслав Павлович, удостоен
награды Героя Советского
Союза 24.7.1943

После сбрасывания торпед строй торпедоносцев распался окончательно. Ситуацию усугубляло то, что по сигналу тревоги с берегового аэродрома в район боя прибыло еще четыре Вf-109. Немецкие летчики многократно атаковали беззащитные торпедоносцы, заявив по итогам боя аж о 19 воздушных победах! Хотя это сильно не соответствовало действительности, поводов для оптимизма у советской стороны имелось крайне мало. Костыкуну удалось спрятаться в облаках и возвратиться на аэродром без ведомых. Его самолет имел многочисленные пробоины. Балашов тоже ушел в облака, но не раньше, чем очереди вражеских самолетов подожгли его самолет. Пришлось произвести вынужденную посадку на воду. Экипаж на самолетных шлюпках добрался до берега Рыбачьего. Другой экипаж «ильюшина» смог дотянуть до аэродрома. Его пилот лейтенант Дубинец получил пулевое ранение в ногу. Ведущий пары «Хэмпденов» Шипилов из-за повреждения моторов сел в море. Экипаж спасся на резиновых шлюпках. Ведомый на отходе преследовалась истребителями. Самолет загорелся, и летчик произвел посадку на воду в 400 м от берега. Авиаторов спасла шлюпка, высланная с Рыбачьего. Ил-2, поврежденный разрывами своих бомб и затем подожженный истребителями, упал в море, но и его экипаж был спасен защитниками полуострова.

После драмы 4 июля 9-й гмтап в своем прежнем составе фактически прекратил существование. В том же месяце три «латаных-перелатаных» Ил-4 (командиры экипажей Шкарuba, Перегудов и Евдокимов), как и год назад, были отправлены в «ссылку» на аэродром Нарьян-Мар. Цели данного мероприятия заключалась в возможном противодействии крупным кораблям противника, попытавшиеся они сунуться в Карское море. Как известно, этого не произошло, и к сентябрю звено перевозировалось на аэродром губы Белушья (о-ва Новая Земля), откуда осуществляло поиск подводных лодок противника в восточной части Баренцева моря. Здесь экипажи «застрияли» до февраля 1944 г. Единственный остававшийся и уже давно неисправный «Хэмпден» был списан 10.7.1943. Оснащение «Бостонов» торпедными мостами уже произошло, но к боевым действиям их экипажи готовы еще не были.

Сменились и кадры. 24 июля звания Героя Советского Союза был удостоен командир звена 9-го гмтап гвардии капитан Вячеслав Балашов. В его наградном листе значилось, что начиная с марта 1942 г. он совершил 58 боевых вылетов (в т. ч. 23 для ударов по ВМБ и аэродромам), лично потопил 5 транспортов и сторожевой корабль противника. Последние цифры, конечно же, не соответствовали действительности, но главное в другом: Балашов стал первым живым североморским торпедоносцем, удостоенным высочайшей награды Родины. Не считая вернувшегося на ТОФ Г.Д. Поповича, он стал единственным из девяти первых пилотов минно-торпедной авиации СФ, кому почастылось доверовать до дня Победы. Его друг и предпоследний из остававшихся в строю ветеранов Владимир Агафонов погиб 6.7.1943 в результате нелепой случайности. Его Ил-4, совершивший транспортный полет над Карелией, при посадке зацепился крылом за радиомачту и упал в находившееся рядом с ВЛП озеро. Пилоту удалось посадить машину на воду, но у помогавшего выбраться пассажира на берег Агафонова в холодной воде не выдержало сердце. На смену ветеранам BBC СФшли новые кадры летчиков, но их судьба, следует признать, оказалась нинуть не легче, чем у предшественников.

* * *

Здесь нужно подвести итог очередному периоду деятельности МТА СФ. За семь месяцев (1 декабря 1942 г. — 4 июля 1943 г.) с момента начала боевой деятельности 24-го гмтап/9-го гмтап его летчики совершили около трех сотен самолето-вылетов, сбросили по целям 81 торпеду, в результате чего смогли потопить один транспорт. Еще одно судно было серьезно повреждено попаданием бомб. Наши боевые потери за этот период составили 19 машин и 14 экипажей. В чём же причина столь невысокой результативности?

**Старший лейтенант
В.Н. Агафонов, трагически
погибший 6.7.1943**



Их несколько. В соответствующем параграфе мы рассматривали качество самих самолетов МТА и их оружия, а по ходу описания останавливались на том, какие ошибки допускались командованием при организации боевых вылетов. Не всегда на высоте оказывалось взаимодействие с воздушным эскортом, правда, в этот период и у противника взаимодействие с истребителями еще только налаживалось. Крайне примитивной была и тактика. До февраля вылеты торпедоносцев для ударов против имеющих хорошее охранение конвоев организовывались парами, в дальнейшем — группами из четырех-пяти самолетов, что также представлялось совершенно недостаточным. Подавление зенитного огня ничем не обеспечивалось, попытка применения дымзавес не дала положительного результата. При таком небольшом количестве торпедоносцев выход в атаку осуществлялся в строю фронта с одного направления. Нередко курсовый угол при атаке был более 90 градусов. Практически во всех случаях самолеты атаковали со стороны моря, где конвой, как правило, имел две линии охранения. В частности, в боя 4 июля расстояние между судами и внешней линией охранения составляло 3500 м, в результате чего торпеды, сброшенные на расстоянии 600—900 м от внешней линии охранения, не имели никаких шансов дойти до транспортов. На самом же деле еще после первых потерь от зенитного огня в январе 43-го у пилотов укрепилось мнение, что сбрасывание торпед нужно производить с дистанций не менее 1500 м. Интересно отметить, что в то же самое время в BBC КФ дистанция 1000 м считалась предельной для прямельной стрельбы, а нормальной — не более 800 м.

Мероприятия по фиксированию результатов ударов торпедоносцев со стороны штаба BBC СФ хотя и проводились, но

Боевая работа самолетов МТА BBC СФ в 1-м полугодии 1943 г.

Квартал	I	II	Всего
Всего с/в (в т. ч. на А-20)	202	140 (39)	342 (39)
в т. ч. с/в торпедоносцев			
(в т. ч. на А-20)	162	90	252
сброшено торпед по целям	46	27	73
в т. ч. с/в на минные постановки (в т. ч. на А-20)	2	-	2
выставлено мин	2	-	2
общие потери (в т. ч. в вылетах с торпедами)	7 (4)	8 (8)	15 (12)

Боевая подготовка экипажей 24-го гмтап/9-го гмтап в конце 1942 г. — первой половине 1943 г.

Квартал	Число с/в*	Число учебных заходов на цель	Число брошенных практических торпед
IV квартал 1942 г.	?+32	?	3
I квартал 1943 г.	52	247	3+10+13
II квартал 1943 г.	44+17+39	163+65+165	23+1+22
	=100	=393	=46

Примечание. * Первая цифра относится к самолетам типа Ил-4, вторая — «Хэмпден», третья — А-20.

эффекта не давали, так как специально оборудованные самолеты съемку производили с больших дистанций, цель или не попадала на плёнку, или получалась в слишком мелком масштабе. Применение для фотографирования результатов атак фотоаппаратов «ФЭД» стрелками-радистами результатов не дало — на них снимках вообще невозможно было что-либо разглядеть. Аппараты, автоматически фиксирующие момент сбрасывания торпед, на самолетах типа Ил-4 и «Хэмпден» отсутствовали. В результате основным источником информации о потерях противника являлись донесения самих экипажей.

Боевая подготовка экипажей также оставляла желать много лучшего. В тот период, когда полк готовился к боевым действиям — IV квартал 1942 г., — число вылетов на учебное торпедометание в среднем составило по три на экипаж. Сомнительно, чтобы в ходе них удалось удовлетворительно отработать сближение высоты сбрасывания, что имело весьма важное значение для правильного вождения торпед в воду, а также противозенитный маневр. Большие потери от вражеской зенитной артиллерии подтверждали это. Впрочем, и Ил-4, и особенно «Хэмпден» мало подходили на роль маневренного торпедоноса. В последующие кварталы число вылетов на боевую подготовку возросло, как и число сброшенных практических торпед. И все же оно даже тогда составляло не более 4–5 вылетов в квартал на экипаж. Следует подчеркнуть, что все эти вылеты совершались для индивидуальной подготовки экипажей, подготовка же в составе группы, а также подготовка ведущих групп не осуществлялась вовсе. Не было и трени-

ровок в использовании штурманами прицелов торпедной стрельбы ПТН-5. Вместо этого во всех случаях экипажи предпочитали сбрасывать торпеды по форштевню транспорта, что могло обеспечить попадание с дистанций не более 600–800 м.

Нельзя сбрасывать со счетов и противодействие противника. По сравнению с другими театрами оно было наилучнее сильным. Вначале немцы заметно укрепили конвой за счет снижения периодичности их движений, что позволило им увеличить количество сторожевиков в составе одного каравана с четырех до шести-восьми, затем начали регулярно включать в их состав траулеры с дальнобойным зенитным вооружением и охотники за ПЛ в качестве внешней линии охранения. Соотношение между судами и эскортными кораблями выросло до 1:2 или даже 1:3. Неудивительно этим, они начали с марта регулярно использовать для сопровождения караванов единственную на театре эскадрилью двухмоторных истребителей, а с июня и однномоторные «Мессершmittы», имевшие значительно лучшие по сравнению с Bf-110 летные данные. В корне улучшилось боевое управление. Это позволило противнику не только полностью лишить эффективности наши воздушные атаки, но и наносить торпедоносцам чувствительные потери, что в результате и привело к разгрому 4 июля. Выход из тупика мог быть найден только в коренном улучшении тактики и оперативного искусства BBC, но шаги нашего командования в этой области были столь робкими, что не смогли предотвратить серьезного кризиса в деятельности МТА во второй половине 1943 г.

5.3. Второе полугодие 1943 г.

Второе полугодие 1943 г. стало самым мрачным периодом в боевой деятельности минно-торпедной авиации Северного флота. Этот вывод мотивируется сравнительно высокими потерями торпедоносцев — за полгода в результате боевых приключений погибло 17 машин и 12 полных экипажей (с учетом боя 4 июня 1943 г.) — при полном отсутствии каких-либо успехов.

После боя 4 июня командование предприняло ряд мер по восстановлению боеспособности части. Была ускорена подготовка экипажей «Бостонов» 2-й эскадрильи. Одновременно произвели доукомплектование летчиками, ранее летавшими на летающих лодках МБР-2 в 22-м и 118-м мрп. Некоторое количество опытных авиаторов было прислано из запасных полков и училищ. Пополнение, в число которого вошли такие замечательные пилоты, как П. Гнетов, Н. Зайцев, В. Пирогов, Е. Францев и другие, впоследствии весьма ярко показало себя, но во второй половине 43-го все перечисленные летчики еще только учились пилотировать воздушные крейсеры. Основная нагрузка легла на пилотов, попавших в 24-й мтап еще в момент его формирования; но быстро лишившихся своих «Хэмпденов» и пополнивших в феврале 1943 г. «Бостонами». К июлю эти пилоты успели неплохо овладеть новыми машинами, однако опыта боевых торпедных атак они в большинстве своем не имели. Так, например, комэкс 2-й эскадрильи капитан Адинников участвовал лишь в одной атаке в феврале 43-го, капитан Островский — в двух атаках в январе, капитан Величкин — в одной январе и т.д.

Другим обстоятельством, весьма серьезно затруднившим боевую деятельность части, являлись низкие темпы пополне-

ния самолетами. После получения семи «Бостонов» в феврале следующей поставки пришлось ждать пять месяцев. В июле BBC СФ получили 15 A-20X и еще 10 в августе. Необходимость дооборудования их в вариант торпедоноса задержала готовность новых машин до 25 августа. Кроме того, из-за неквалифицированной эксплуатации и отсутствия необходимого количества запасных частей число боеготовых самолетов всегда было значительно меньше общей численности. Так, на 1 сентября боевой состав части состоял из 25/9 A-20 модификаций В и Ж, а также одного неисправного Ил-4 в Ваенге, 3 исправных Ил-4 на аэродроме губы Белушья и одной неисправной машины этого же типа в Амдерме. В сентябре—ноябре флот получил лишь один новый «Бостон», что до некоторой степени компенсировалось двенадцатью только что произведенными промышленностью Ил-4. Лишь в декабре для восполнения потерь BBC флота получили 11 новых A-20. На 1.1.1944 9-й гмтап имел следующий состав и дислокацию: в Ваенге — один исправный A-20B, 17/16 A-20X, 6/4 Ил-4, в Нарьян-Маре — 6 исправных Ил-4, в Ягоднике — 4/2 Ил-4 и 4/4 A-20X.

Прежде чем перейти к описанию боев, хотелось бы кратко остановиться на организации планирования боевого управления действиями МТА в этот период. При обнаружении вражеского конвоя самолетом-разведчиком последний сообщал об этом при помощи таблицы условных сигналов (ТУС) по радио. Кроме курса и состава каравана, разведчик должен был сообщить о состоянии погодных условий в районе обнаружения цели. На волну разведывательной авиации были настроены

Движение самолетов в 9-м гмтап во второй половине 1943 г.

Месяц	В наличии на 1-е число Ил-4+А-20+Хэмп	Поступление Ил-4+ А-20	Потери боевые/эксплуатационные Ил-4+А-20+Хэмп	Отвод Ил-4+А-20+Хэмп
7.43	7+7+3	0+13	1+2+2/1+0+0	0+0+1
8.43	5+18	0+10	0+3/0+1	-
9.43	5+25	-	0+6/-	-
10.43	5+17	10+0	0+3/-	-
11.43	15+14	2+1	-	2+2
12.43	15+13	0+11	-/0+1	-
Итого	12+35		1+14+2/1+2=0=17/3	2+2+1

Деятельность торпедоносцев ВВС СФ во 2-е полугодие 1943 г.

Месяц	Число сам., которые могли привлекаться к полетам на начало месяца Ил-4+А-20+Хэмп	Число с/в ув-р+со	Число самолето- атак	Общий расход торпед/по целям	Результаты по докладам летчиков	Подтвержденные результаты	Боевые потери при полетах на торпедные удары	Ил-4+А-20+Хэмп
7.43	7+7+3	18+0	15	23/21	+ 4 ТР, = 2 ТР	-	1+2+2	
8.43	5+18	16+0	12	15/15	+ 4 ТР, 1 ТЩ, = 1 ТР	-	0+3	
9.43	5+25	10+5	10	10/10	+ 2 ТР, 2 СКР, = 1 ТР	-	0+6	
10.43	5+17	6+11	7	8/8**	+ 2 ТР, = 1 ТР	-	0+3	
11.43	15+14	3*+15	9	9/9	+ 5 ТР	-	-	
12.43	15+13	0+32	3	3/3	+ 2 ТР	-	-	
Итого	53+63=116	56	67/66	+ 19 ТР, 2 СКР, 1 ТЩ, = 5 ТР	-	1+14+2=17		

Примечания. * В т.ч. три самолето-вылета с торпедами АВА.

** В т.ч. три торпеды АВА.

ны приемники флагманского командного пункта ВВС СФ, штабов 5-й минно-торпедной дивизии (5-я батарея преобразована в 5-ю мтад 9.7.1943) и 9-го гмтап. Оценив обстановку, командующий ВВСставил задачу командиру дивизии. Последний принимал решение о ударе, под чьим понималось планирование числа вылетающих торпедоносцев и самолетов, обеспечивающих их действия, место удара, время взлета и время удара. Решение докладывалось в штаб ВВС, где утверждалось после небольших уточнений. Одновременно с докладом решения командир дивизии звонил в штабы задействованных полков и отдавал предварительные распоряжения на подготовку самолетов к вылету. После утверждения решения в штабе ВВС СФ командир минно-торпедного полка и ведущий группы торпедоносцев получали конкретную задачу в штабе дивизии. По их возвращении в полк они проводили инструкции остальным пилотам, а также ведущему группе истребителей. Данная схема просуществовала до осени 1943 г., когда ВВС СФ перешли к проведению противовоздушных операций с привлечением различных родов ударной авиации. С этого момента решение стало разрабатываться в штабе ВВС СФ, после чего доводиться до отдельных частей. Штабы дивизий и полков, полномочия которых и раньше были весьма ограничены, стали простыми передаточными инстанциями, практически никак не влиявшими на планирование и руководство боевыми действиями. Утраты чувства ответственности и инициативы в ряде случаев становились причиной срывов ударов и тяжелых потерь.

Боевое крещение «Бостонов» — торпедоносцев на Севере состоялось 17 июля. В этот день в небе Северной Норвегии произошло несколько воздушных боев, но слишком успешных для советской стороны. Днем самолет-разведчик Пе-3 обнаружил в районе Бос-фьорда два «транспорта» по 4-500 т. Реально ими оказались сторожевые корабли «НКИ 07» и «НКИ 09», которые перевозили подразделение 170-й пехотной дивизии для прочесывания побережья в поисках советских агентов. Вскоре для удара по «транспортам» в воздух поднялись семь Пе-2 в сопровождении шестерки «кобр» 255-го иап. Спустя час ударная группа обнаружила цель и сбросила по ней с горизонтального полета 24 ФАБ-250. Вопреки нашему донесению — «один транспорт потоплен», — сторожевики отделались легким испугом (на «НКИ 07» четверо получили ранения) и вызвали истребители, которым удалось перехватить нашу группу на обратном пути. В воздушном бою мы потеряли две «пешки» и «кобру». В момент воздушного боя наши самолеты случайно обнаружили крупный конвой, следивший в западном направлении. Для наблюдения за ним был выслан очередной самолет-разведчик. Он обнаружил цель в районе Гамвика, фактически на пределе радиуса досягаемости «кобр» с подвесными баками. Несмотря на это, штаб ВВС приказал подняться для атаки тройки «Бостонов» в сопровождении пяти Р-39. По-видимому, погодные условия в тот день были весьма неважными,

**Командующий ВВС СФ с ян-
варя 1943 г. генерал-майор
авиации А. Андреев**



поскольку при попытке сориентироваться по береговым объектам штурман нашего самолета ошибся примерно на 80 км к западу. Такую же ошибку совершил и штурман ведущего торпедоносца — он считал, что находится в Лаксе-фьорде в то время как реально был над Маккаулом. Пока в воздухе разворачивались все эти события, в 20.54 караван атаковал подводная лодка «Щ-403». Выпущенные ею торпеды прошли мимо цели, а сама она подверглась контратаке охотников «Уj 1209», «Уj 1202» и «НН 06». Противолодочная группа отделилась от каравана для поиска и уничтожения подводки, когда 2.5 часа спустя на нее наткнулось звено Островского. Один из трех кораблей (охотник «Уj 1209» типа «КИУ») имел заметно более крупные размеры, в результате чего его принял за транспорт в 4-6000 т в сопровождении двух сторожевиков. Торпедоносцы храбро атаковали врага, но от всех сброшенных снарядов врагу удалось уклониться. Впрочем, это не удивительно, поскольку, по результатам расшифровки фотоснимков, атаковавшие из-за сильного зенитного огня не смогли сблизиться с целью менее, чем на милю. Неправильно была оценена и скорость кораблей — в момент атаки она была явно больше, чем 4—6 узлов, как это считали летчики. Небольшие повреждения от пулеметного обстрела получил только охотник «Уj 1202». Ответным огнем былбит «Бостон» мл. лейтенанта Новаковского. Столь успешная работа вражеской зенитной артиллерии даже на больших дистанциях, а также поступление первых машин модификации А-20Ж подсказали командованию 5-й мтад идею использовать для обеспечения действий торпедоносцев «Бостоны» модификации Ж в варианте штурмовиков.



Торпедная атака капитана Островского на охотников за подводными лодками в ночь на 18.7.1943



Торпедная атака младшего лейтенанта Керницкого на охотник за подлодками (быв. тральщик) «М 343» 20.7.1943

Возможность для проверки нового тактического решения представилась уже спустя трое суток. На этот раз в поле зрения советской воздушной разведки попал крупный конвой, направлявшийся в Киркенес. Для удара по нему командование выделило шесть А-20 (в том числе два в варианте штурмовиков), 13 Pe-2, 9 Р-39 и 16 Як-1. К сожалению, организация столь мощного удара заняла слишком много времени, и к тому моменту, как наши ударные группы сблизились с конвоем, он уже полчаса как стоял на якоре в пропиле Буссе-сунде. Немецкие суда ожидали тральщиков, которым предстояло провести конвой через заминированный район. Эта задержка полностью лишила торпедоносыцы возможности атаковать суда — сбросить торпеды в узком пропиле, который к тому же прикрывали две береговые зенитные батареи, не представлялось возможным. Целью атаки снова стала группа из трех охотников, догонявшая караван после безрезультатного преследования подлодки «Щ-403» (безуспешно атаковала конвой в 15.24). Ведущий группы капитан Адинсков повел торпедоносцы на «миноносец» (фактически переоборудованный в «охотник» тральщик «М 343»). Корабль лет в циркуляцию и последовательно уклонился от восьми торпед (каждый «Бостон» нес по две торпеды; дистанция сброса — от 1680 до 2500 м). Тем не менее наши пилоты доложили о взрыве, якобы наблюдавшемся над 4000-тонным транспортом. Штурмовики атаковали зенитные батареи на островах, но последним удалось подбить «Бостон» капитана Гусева. Летчик был вынужден посадить самолет на воду в 15 милях восточнее Варде. Экипаж, кроме погившего стрелка-радиста, перебрался в резиновую шлюпку и предпринял попытку достичь Рыбачего. Спустя двое суток шлюпку обнаружил торпедный катер №12. Длительное плавание в море, имевшем температуру + 7°, не прошло даром — штурман ст. лейтенант В. Мацко умер от переохлаждения еще в море, воздушный стрелок М. Цветков — в госпитале. Выжить удалось только пилоту, который после лечения вернулся в родной полк и продолжил воевать на торпедоносеце! В целом же удар нашей авиации по конвою не достиг своей цели. «Пешки», бомбившие суда с высоты 3000 м, за 10 минут до атаки торпедоносцев промахнулись, что не помешало немецким зенитчикам сбить один из бомбардировщиков. Единственный светлым пятном стали действия нашего воздушного эскорта, который смог воспрепятствовать 19 истребителям противника перехватить наши ударные машины при возвращении. Спустя три часа, когда суда все еще стояли в Буссе-сунде, их атаковала четверка Ил-2. Пилотам штурмовиков удалось повредить охотники «Uj 1207» (один тяжело и два легко раненых) и «Uj 1208» (четыре тяжело-раненых), но подоспевшие «Мессершmittы» сбили три наших «Харрикейна». Еще по одному

м «Харрикейну» и Ил-2 упали при возвращении, а Як-1 разбился при посадке. Немецкие потери в воздушных боях над конвоем в течение дня составили два Bf-109 и одного пилота.

Очередной бой с участием торпедоносцев состоялся спустя две суток. Весьма интересным может показаться его описание, приведенное в немецком исследовании «Минные заградители». В годы войны авторы труда сами воевали на минзаг и для написания своего труда использовали большое количество документов.

«Название «Перлен Гефишт» означало противолодочное минное заграждение в районе Варде, выставленное для защиты коммуникаций, снабжавшей северный фланг Восточно-Германского фронта. Для выставления этого заграждения минные заградители «Кайзер» и «Остмарк» приняли по 150 противолодочных мин УМВ. Командование осуществляло корветтен-капитан Р.Х. Бём, командир «Кайзера». В качестве охранения были выделены тральщики «M 361», «M 302», «M 364» и «M 272». Соединение вышло из Тромсё 21.7.1943. В районе Хоннингсвога к соединению присоединились охотники за подводными лодками «Uj 1202», «Uj 1209» и «NH 06». Воздушное охранение образовывал один BV-138. В 18.02 22.7.1943 над соединением на высоте 4500 м пролетел русский самолет-разведчик. Сразу затребованное истребительное прикрытие появилось в 21.23 в лице двух Bf-110. Так как самолеты слишком поздно дали опознавательный сигнал, они подверглись короткому и, слава Богу, безуспешному обстрелу с «Остмарка» и тральщиков.

Минные заградители шли строем фронта. Перед каждым заградителем шло по одному тральщику с трапом. Два тральщика и три охотника обеспечивали противолодочное прикрытие. Предусмотренная на переход скорость 12 узлов не могла поддерживаться, поскольку скорость охотников не превышала 10 узлов. Разведывательное донесение русского самолета, переданное морской радиостанцией Киркенеса в 20.00, гласило:



Германские минные заградители «Кайзер» (вверху) и «Остмарк» (внизу)



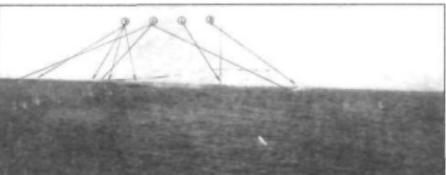
Командир 2-й эскадрильи 9-го
гмтп капитан А.П. Адинсков

«18.15 (так в книге. Самолет передал сообщение в 19.15 по московскому времени, что соответствовало 18.15 среднеевропейского летнего времени. — прим. М.М.) три транспорта, шесть кораблей охранения, курс 120 градусов, скорость 6 узлов, район мыса Нордкап».

Было ясно, что подразумевалось соединение минных заградителей. В 21.43 по направлению 60 градусов был замечен сильный полукружия вражеских самолетов, соединение, приготовившееся к сбрасыванию торпед. (торпед. — прим. М.М.) на низкой высоте. При приближении выяснилось, что оно состояло из трех торпедоносцев и девяти истребителей. Как только машины оказались в пределах досягаемости, по ним был открыт огонь. В то время как торпедоносцы продолжали полет на малой высоте, истребители набрали высоту, добившись разделения огня. Торпедоносцы сбросили с дистанции от 1000 до 1200 м три торпеды. Минный заградитель «Остмарк» кругом повернулся на точку, где были сброшены торпеды. Две торпеды прошли параллельно борту судна на расстоянии 30 и 80 метров. Третья прошла в трех метрах от кормы «Кайзера». Русские истребители поддерживали торпедный удар, пролетев над кораблями на высоте 50 метров. Искусное разделение огня между торпедоносцами и истребителями вынудило сбросить торпеды преждевременно, так что удалось уклониться от всех торпед. Один вражеский торпедоносец получил три попадания с «Остмарка» и ушел с дымящимся шлейфом. Сбрасывание бомб успеха не имело. Соединение не получило никаких повреждений. Два охранявших соединение истребителя и один BV-138 не наблюдали никаких собственных успехов. Три наших однотипных истребителя появились только после окончания боя».

Это описание, за исключением мелких деталей, соответствует нашей версии боя, но отличается в главном — оценке достигнутых результатов. Реально, по данным нашего фотоконтроля, торпедоносцы сбросили торпеды не с 1000—1200 м, как считали немцы, а с дистанции от 2100 до 3500 м. Ведущий звено капитан Островский, несмотря на повреждение «Бостона» зенитными снарядами, сбросил торпеду по «Остмарку» (вторая не сбрасывалась из-за повреждений), после чего доложил, что «судно, получив попадание торпедой в корму, потеряло ход и остановилось». Судя по данным фотоконтроля, капитан Величкин и мл. лейтенант Емельяненко атаковали этот же корабль, но по их устному докладу получалось, что атаке подвергся «концевой транспорт», причем на нем «наблюдался взрыв большой силы и густые клубы черного дыма». Изучив снимки, сделанные автоматическим фотоаппаратом в момент сброса торпед, в штабе BBC пришли к выводу, что в обоих случаях условия, необходимые для встречи подводных снарядов с целью, отсутствовали, и тем не менее устный доклад пересекся — Величкину и Емельяненко засчитали потопление транспорта в 5000 тонн. Воздушный бой над соединением и в районе севернее Рыбачего (при возвращении нашу группу перевхватили четыре поднятых по тревоге BV-109) реальных результатов не дал, но подбитому зенитным огнем «Бостону» Островского пришлось садиться на вынужденную посадку на оперативном аэродроме Пумманки (п-в Рыбачий). К счастью, ни самолет, ни его экипаж серьезно не пострадали. Той же ночью не подозревавшие о своих «потерях» немецкое минно-заградительное соединение выставило в соответствии с планом 300 мин в районе Перс-Фюрда. Не исключено, что пропавшая без вести в феврале 1944 г. подводная лодка «M-108» погибла именно на этом заграждении.

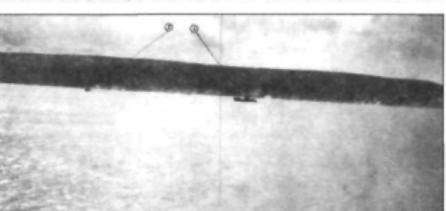
Следующий вылет торпедоносцев пришелся на 2 августа. Наша воздушная разведка обнаружила в районе Бос-Фюрда идущий в западном направлении конвой, однако попытка перехватить его четверкой А-20 под руководством капитана Адинского успехом не увенчалась. Столкнувшись на маршруте со сложными метеоусловиями, ведущий принял решение возвращаться на базу. Очередная возможность добиться успеха была упущена спустя три дня. В этот день звено А-20 атаковало в районе Конгс-Фюрда конвой, оказавшийся на дей-



Торпедная атака капитана «Величкина» на минный заградитель «Остмарк» 22.7.1943

ле очередной группой охотников, занимавшейся перевозкой карательных подразделений. Воспользовавшись кажущейся слабостью зенитного огня, наши пилоты сблизились с целями на дистанцию 800—1000 м. На снимке, сделанном с самолета ведущего, хорошо виден мобилизованный рыболовный траулер («UJ 1207» или «UJ 1208»), однако на этот раз близкая дистанция не стала залогом успеха. Дело в том, что торпеды были сброшены без использования торпедного прицела, «на глазок», при нулевой вероятности встречи. Немецкие зенитчики в данной ситуации оказались более результативными и сбили «Бостон» Емельяненко. Два вернувшихся экипажа донесли, что из-за сильного зенитного противодействия результат атаки им не наблюдался. По немецким данным, две из трех сброшенных торпед взорвались при ударе о скалистый берег. После отражения налета охотники подошли к точке падения самолета Емельяненко и подняли из воды двух мертвых и одного смертельно раненного советского летчика. Так же их трофеями стали мартирорные карты и записи.

10 августа состоялась новая встреча с немецкими минными заградителями, но на этот раз ее условия были еще менее выгодны, чем в предыдущий. «Кайзер» и «Остмарк» принесли полный запас мин для постановки противолодочного заграждения в Варанггер-Фюрде. Немецкое командование сделало правильные выводы из предыдущего боя и усилило охранение, доведя его до шести тральщиков и пяти охотников. В 18.55 был обнаружен советский самолет-разведчик. На этот раз корvetteн-капитан Бём действовал более расторопно. Он отпустил связывавшие ход соединения охотники, приказал выбрасывать трапы и, увеличив ход до 14 узлов, начал движение противолодочным зигзагом. Одновременно было усилено воздушное прикрытие — к моменту появления наших самолетов оно выросло с одного BV-138 и двух Bf-110 до двух BV-138, шести Bf-110 и такого же числа Bf-109. Таким образом, когда в 22.19 появилась советская ударная группа (два A-20 и семь P-39), ее ожидал «горячий прием». Поскольку уже на этапе сближения завязлся ожесточенный воздушный бой, Адинский решил сбросить торпеды с дистанции 3000—3500 м. Но минагазы были замечены всеми двумя торпедными следами, на тральщицу «М 303» пришла уворачиваться от трех торпед, одна из которых прошла всего в 40—50 м от кормы. Несмотря



Торпедная атака капитана Адинского на охотник за подводными лодками 5.8.1943



Торпедная атака капитана Величкина на отряд германских минных заградителей 10.8.1943

на большую дистанцию и ограниченную видимость, впоследствии Аднинков утверждал, что торпедировал транспорт, а Величкин — тральщик. При отходе «Бостон» Аднинкова получил несколько попаданий зенитных снарядов, а затем подвергся атакам «Мессершмиттов». Летчику удалось дотянуть на поврежденной машине почти до самой береговой черты Рыбачьего. После приводнения торпедоносца наши катера подобрали пилота и воздушного стрелка, в то время как два других члена экипажа утонули вместе с машиной — очевидно, вражеские пули настигли их еще в воздухе. Этот успех не достался врагу даром. Контратаками «кояр» 255-го иап был сбит Bf-109G из 9/JG 5. Пилот погиб. Еще один «Мессершмитт» разбился при вынужденной посадке на аэродром Свартнес. Несмотря на эту потерю, следует признать, что задача вражеского воздушного эскорта была выполнена — ему удалось сорвать привычное торпедометание по кораблям. Продолжив свой путь, в ранние часы 11 августа «Кайзер» и «Остмарк» выставили в Варангер-Фьорде два минных заграждения, состоявших из 441 мины UMB. С вы-



Торпедная атака капитана Островского на конвой 26.8.1943

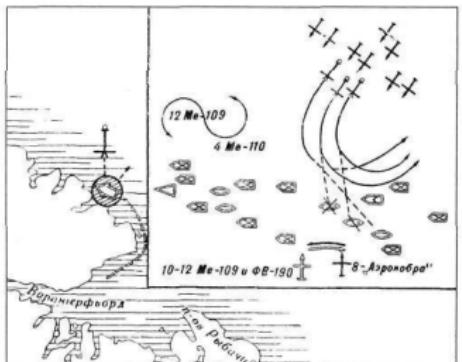


Схема торпедного удара по германскому конвою 26.8.1943

ской степенью вероятности можно утверждать, что именно на них погибли знаменитые «малютки» «М-172» и «М-174», последовательно исчезнувшие в данном районе в октябре 43-го.

Так случилось, что контакты нашей минно-торпедной авиации с немецкими заградителями на этом не закончились. 19 августа очередной «штирх» в гигантском минном барьере, выставленном параллельно норвежскому берегу от Киркенеса до Тромсё, сделал минный заградитель «Роланд». После постановки 267 мин в районе мыса Комагнес (Варангер-Фьорд) он бросил якорь в одном из фьордов близ Киркенеса. Несмотря на положительный опыт предыдущих боев заградительных соединений с советскими подводками и самолетами, германское командование не стало рисковать ценным кораблем и запланировало его переход в Хаммерфест с очередным крупным конвоем. Прохода пришлося ровно неделю. В результате, когда в 12.50 26 августа самолет-разведчик обнаружил противника, его взору предстал «суперконвой», включавший четыре транспорта, два «минноноса», восемь сторожевых катеров, пять тральщиков и шесть сторожевых катеров (реальный состав указан в приложении №5.3.4). Над караваном барражировало десять истребителей. Несмотря на то что наше командование не имело на тот момент сил, необходимых для атаки подобного соединения, оно не стало отказываться от попытки достичь успеха. Для удара в воздух были подняты три А-20, действия которых были призвана обеспечить четверка штурмовиков Ил-2 — им предписывалось настичь удар по сторожевым кораблям за 1–2 минуты до атаки торпедоносцев. Обе группы имели солидное, по меркам предыдущего этапа, воздушное сопровождение — по восемь «Аэрокобра» и Як-1 соответственно. В 17.03 в район цели прибыли торпедоносцы, ведомые капитаном Островским. Поскольку связь с выплетавшим из другого аэродрома группой штурмовиков отсутствовала, а о местонахождении ее самого ничего известно не было, Островский принял решение атаковать самостоятельно. Вражеский воздушный эскорт к тому времени реальных состоял из четырех или шести Bf-109 и четырех Bf-110, в связи с чем ведущий не решился сблизиться с караваном. Первую торпеду онбросил с дистанции 4200, вторую — 4000 м. С такой же дистанцией сбросил свою торпеду старшина Зайцев, лишь ст. лейтенант Пирогов «дотянул» до 3800 м. Следует напомнить, что максимальная дальность хода торпед 45-36АН как раз таки и составляла 4000 м. Несмотря на это, капитан Островский доложил о торпедировании 6000-тонного транспорта, а команда — двух других экипажей — о торпедировании другого, на котором спустя 10 минут после атаки разведчик Пе-3 якои зафиксировал крен, дифферент и клубы дыма. То, что наши торпедоносцы не попали в тех условиях, неудивительно — удивительным был бы противоположный результат. Совершенно очевидно, что попытка сблизиться на рекомендованную дистанцию атаки (1000–1200 м) привела бы к немедленной гибели всех трех самолетов с экипажами.

Сразу после атаки группа легла на обратный курс. Между истребителями завязалась ожесточенный воздушный бой. Немцам не удалось прорваться к торпедоносцам, но выполнение боевой задачи воздушным эскортом далось нам дорогой ценой — в море упали три «кояры», в том числе и ведущего истребителей прикрытия командира 255-го иап майора Панина. Посмертно он был удостоен звания Героя Советского Союза.

Командир 255-го иап майор Панин Павел Алексеевич. Погиб в бою, прикрывая торпедоносцы 26.8.1943, посмертно удостоен звания Героя Советского Союза



Как ни горька была эта потеря, она была не последней, поскольку BBC СФ в этот день задержавшаяся с выходом в район цели на семь минут группа штурмовиков прибыла в тот момент, когда вражеские истребители преследовали торпедоносцев. В этот момент к ним присоединился еще 20 «Мессершmittов», поднятых по тревоге. Отряду пришлось вступить в бой еще на подходе к цели, сбросив бомбы и ракеты в воду. Силы оказались слишком неравными. Два Ил-2 упали в воду в районе цели, еще один и один из Як-1 — в 30 км северо-восточнее Вардё. Последний оставшийся штурмовик дотянул до аэродрома на Рыбачьем, где совершил аварийную посадку. Попытка изменить счет в свою пользу за счет введения в бой новых истребителей из ВГП Пумманни потерпела неудачу. Дело в том, что базировавшиеся там «Харрикейны» 78-го иап ни по каким статьям не могли противостоять «Мессершmittам» Bf-109G. Встретив их в районе Вайталахти, наши подкрепления потеряли еще два истребителя. Третий потерпел катастрофу при вынужденной посадке. В общей сложности пилоты 5-й эскадры доложили в этот день о 26 воздушных победах при полном отсутствии собственных потерь!

Все это стало закономерным результатом усовершенствований в системе истребительного обеспечения перехода конвоев, проведенных в конце лета 1943 г. Их суть заключалась в трех основных моментах: вводе в строй трех новых аэродромов — Свартнес (район Вардё), Берлевог и Гамвик, позволявших обеспечивать переход конвоев на всем опасном участке маршрута однодомоторными истребителями, наложившимися системы радиоразведки и радиоперехвата, а также установки радиолокационных станций обнаружения воздушных целей типа «Юргенбург» на перешейке полуострова Рыбачий и в районе м. Кибергнес. Наличие РЛС в этих районах позволяло «вести» национальные группы с момента их взлета с аэродрома. Ваэнга вплоть до сближения с конвоями. Благодаря новой схеме противник получил возможность четко отслеживать все наши действия в «реальном времени» и в кратчайшие сроки стягивать по тревоге в район конвой крупные силы однодомоторных истребителей, постоянно базировавшихся на аэродромах Луостари и Хебуктен. Конкретную механику этого дела в январе 44-го изложил попавший в наш плен командир эскадрильи 9/JG 5 капитан Г. Шмидт. Вот выписка из протокола допроса:

«...При приближении немецкого каравана к мысу Нордкап командир эскадры получает извещение от штаба авиационно-командования «Норда» («Ост»). Получив извещение, командр эскадры объявляет 3-минутную готовность для одного из отрядов (здесь и далее под отрядом подразумевается эскадрилья, — прим. М.М.) группы, согласно этого приказания командр отряда дает распоряжение о подготовке матчасти отряда, назначает старшего и количество самолетов для вылета, после чего тщательно инструктирует назначенные экипажи. Через определенные промежутки времени (3–6 часов) штаб эскадры получает извещение о координатах каравана. Адъютант командира эскадры рассчитывает координаты каравана на каждый час суток. Такой же приказ на вылет от имени начальника лётной службы «Норда» («Ост») поступает на КП 13-го отряда (Me-110) на аэродром Хебуктен. Как правило, ежедневно 3 самолета Me-109 из состава дежурного звена ведут метеоразведку над Мурманском для выяснения возможности поднятия в воздух наших самолетов.

В зависимости от состояния погоды штаб эскадры отдает приказания отряду, назначенному командиром группы на старт. При плохой погоде стартует звено из 4 самолетов, при нормальной погоде стартует звено из 4 самолетов. Каждые полтора–два часа с аэродрома Луостари поднимаются в воздух 2 или 4 самолета Me-109, для смены ранее вылетевших самолетов, прикрывающих караван...

Обнаружением каравана самолеты, подойдя на предел видимости к переднему кораблю, описывают круг над караваном, давая опознавательные ракеты (количество и цвет ракет даются на каждый вылет по-разному). После опознавания самолетами

конвоя пристроившиеся самолеты вступают с ними в радиосвязь и сообщают им, что приняли на себя прикрытие каравана.

Радиообмен с кораблями каравана отсутствует (этот недостаток был устранен еще весной 1943 г. — прим. М.М.).

Самолеты, славшиеся прикрытием каравана, возвращаются на свои базы теми же маршрутами в обратном порядке. Прикрывающие самолеты находятся над караваном в течение полутора–двух часов (при полете с дополнительным бензобаком).

В случае обнаружения наших самолетов–разведчиков в районе каравана немецкое командование отдает приказ о старте своих самолетов дополнительно к патрульным с расчетом появления их над караваном через час 30 минут после обнаружения нашего разведчика. Немцы считают, что, как показал опыт, наши самолеты–торпедоносы на аэродроме не находятся в постоянной боевой готовности и для подтверждения торпед и старта им требуется не менее полутора часов. Количество дополнительно поднимаемых самолетов зависит от состава каравана и назначается согласно приказанию командаира эскадры...

Прикрытие конвоя производится самолетами Me-109 во взаимодействии с Me-110. ФВ-190 ни разу не высыпалась к конвою. Самолеты прикрытия находятся со стороны наиболее вероятного появления наших самолетов. Высоты патрулирования 500 м и ниже. Конвой прикрывается главным образом от налета Ил-2 и «Бостон» в варианте торпедоносцев.

При обнаружении нашей ударной авиации на маршруте к конвою с аэродромов Луостари и Свартнес высыпаются все истребители. На аэродроме Луостари остается один отряд, как резерв командования.

В данном случае самолеты летят к конвою или на перехват наших самолетов на обратном маршруте в районе полуострова Рыбачий–Средний и в Мотовский залив. Для вылета на перехват привлекаются и ФВ-190.

При движении конвоя на посадочной площадке Свартнес с аэродромов Луостари Сальмиярви перебазируется 7–9 Me-109. В другое время там самолеты не базируются.

С конца июля произошло и очередное укрупнение конвоя. Теперь каждый из них обеспечивался, как правило, восемью сторожевиками и четырьмя–шестью охотниками, что давало соотношение между судами и кораблями эскорта 1:3 в пользу последних. Чтобы «продавливать» такую мощную оборону, наше командование следовало привлекать к налетам гораздо большие силы ударной авиации с мощным истребительным сопровождением.

В конце августа в строй торпедоносцев наконец-то вступили машины модификации A-20Ж, которые командование BBC СФ решило не переоборудовать по проекту ДО. Кабину штурмана оборудовали в хвостовой части, и сбрасывание торпеды легло целиком на плечи пилота. Для этого его место оборудовали примитивным рамочным прицелом, пользоваться которым одновременно с совершением противовоздушного маневра было весьма затруднительно. Поскольку штурманы и раньше не прибегали к помощи торпедных прицелов, на результативность ударов это никак не отразилось — реально она продолжала оставаться на нулевом уровне.

Боевое крещение новых торпедоносцев состоялось уже 28 августа. В этот день самолет-разведчик обнаружил небольшой конвой, идущий в восточном направлении. Реально им оказалась совершившая переход в Киркенес группа охотников за подлодками, к которой присоединился финский каботажный теплоход «Карьяля» и несколько мелких норвежских судов. Для удара по нему командование 5-й мтад выделило четыре A-20Ж под предводительством капитана Макаревича в сопровождении девяти «яков» и «кобр». После обнаружения «конвоя» самолеты разделились и атаковали различные цели — Макаревич и ст. лейтенант Пирогов с дистанции около 1000 м — транспорт в 6000 т, капитан Китов с дистанции 600–800 м — транспорт в 4000 т. Старший лейтенант Зайцевбросил торпеду одновременно с остальными торпедоносцами в тот миг,



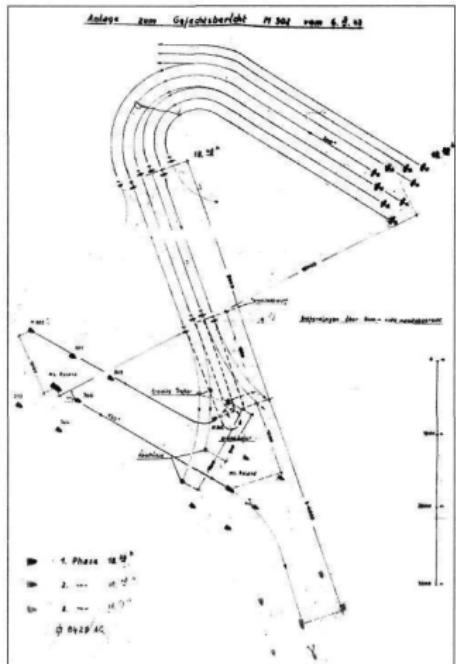
Торпедная атака капитана Макаревича на немецкий охотник за подводными лодками 28.8.1943



мент, когда дистанция до цели составляла 3200 м. Судя по снимку, сделанному автоматическим фотоаппаратом в этот момент, он вообще никуда не целился. Что касается двух первых самолетов, то на сделанных ими снимках красуется удирающий рыболовный траулер, который в штабе ВВС СФ недоргнувшей рукой подписали как «транспорт в 2–3 тысячи тонн». Этим кораблем мог являться один из трех мобилизованных охотников («Uj 1202», «Uj 1206», «Uj 1207»), ни один из которых в тот день не погиб. Очевидно, кораблю все-таки удалось в последний момент повернуться к торпеде винтами. Самолет впервые участвовавшего в торпедной атаке капитана Китова имел неосторожность сильно сблизиться с судами и, после сброса торпеды, пролететь над охотником. В результате многочисленных попаданий горящий «Бостон» рухнул в воду. Второй жертвой стал один из «яков» сопровождения, упавший по непонятной причине у побережья Рыбачьего. Учитывая возможность вызова перехватчиков с прибрежных аэродромов, наше командование предусмотрело блокировку ВПП Свартнес силами восеми «Харрикейнов» и четырех И-16 (!!). Прибытии выяснилось, что аэродром закрыт туманом, что,

правда, не помешало немцам поднять оттуда нескользко «Мессершmittов». Налав на группу блокировщиков, они сбили три «Харрикейна». Повторный удар по судам силами шести Ил-2 и вовсе сорвался, так как они разминулись со своим истребительным прикрытием и сочли за благо вернуться на базу. Как видно из данного случая, основной причиной провала стало отсутствие четкого руководства, плохое взаимодействие и недостаточная обученность летчиков. Сам замысел также не поражал хитростью — вместо того чтобы атаковать суда штурмовиками, а затем торпедоносцами с минимальным разрывом по времени, командование нанесло удар торпедоносцами и с 40-минутным разрывом — штурмовиками. Создается впечатление, что в этом случае штаб ВВС прос то бросал на противника то, что оказывалось под рукой по мере готовности самолетов к вылету. В дальнейшем штабные операторы старались планировать удары более продуманно.

Оригинальным способом проблему подавления зенитного огня попытались решить в следующем бою. В 15.50 6 сентября воздушный разведчик Пе-3 донес об обнаружении в районе Гамвики конвоя противника в составе трех транспортов, двух миноносцев, шести сторожевых кораблей, четырех тральщиков и двух сторожевых катеров. Над конвоем патрулирова



ло пять истребителей. Метеорологическая обстановка — облачность 6 баллов высотой 600 м — благоприятствовала применению низких торпедоносцев. Командиру 5-й мтад была поставлена задача организовать удар, обеспечив действия торпедоносцев штурмовиками и истребителями. Его решение заключалось в выделении в качестве ударной группы четырех «Бостонов» с одной торпедой на каждом, четырех А-20Ж в качестве штурмовиков и четырех «кобр» в качестве ударной группы, трех «кобр» для непосредственного прикрытия торпедоносцев, шести «Харрикейнов» в качестве демонстративной группы и двух Pe-2 для фиксации результатов удара.

В 18.10 для удара по аэродрому Луостари вылетела демонстративная группа и один Pe-2 для дозаведки цели, спустя полчаса — восемь «Бостонов» и сопровождавшие их истребители. Торпедоносцы обнаружили конвой в 19.42. Над ним барражировало семь Bf-109 и четыре Bf-110. Ведущий торпедоносец подал сигнал атаки на дистанции 15—20 км от конвоя. В строю пеленга торпедоносцы сблизились с двумя последними транспортами, в то время как штурмовики пулеметно-пулеметным огнем атаковали сторожевые корабли. Истребители противника тремя группами устремились на торпедоносцы, но были отбиты «кобрами» сопровождения. В 19.46 торпедоносцыбросили торпеды: ведущий — по концевому транспорту (очевидно, тральщику «М 302», который повернулся в сторону торпедоносцев и отстал от каравана), три ведомых — по среднему транспорту. Выход из атаки каждым торпедоносцем осуществлялся самостоятельно. По наблюдениям экипажей, транспорт, атакованный ведущим торпедоносцем, затонул, второй получил повреждения.

«Средним транспортом» являлся минный заградитель «Роланд». Он и шесть сопровождавших его тральщиков в 03.45 покинули рейд Хаммерфеста для постановки дополнительного противолодочного минного заграждения перед входом в Перс-Фьорд. Отражение атаки торпедоносцев оказалось достаточно непростым испытанием, даже несмотря на весьма эффективную завесу зенитного огня. Ведущему группе торпедоносцев, несмотря на повреждения самолета, удалось сблизиться с целью на 700 м, летчику Зайцеву — на 1000 м, а двум остальным ведомым лишь на 1800 м. По свидетельству командира корабля капитана 2 ранга Вестерквама, две торпеды приближались к «Роланду» с обеих раковин и казалось, что уклониться от них невозможно. Вестерквам даже приказал покинуть кормовую часть, ожидая неизбежного взрыва. Внезапно



Германский минный заградитель «Роланд»

торпеда, приближавшаяся со стороны левого борта, затонула, не дойдя 50 м до цели. Сразу после этого командир минзага переложил руль на левый борт и дал полный назад. Столкнувшись с кильватерной струей, последняя торпеда немного изменила курс и прошла параллельно правому борту на расстоянии всего около полуметра. Очевидно, что попытка атаковать цель с кормовых курсовых углов значительно облегчила противнику маневр уклонения и серьезно уменьшила наши шансы на успех. В результате наибольшие потери немецких отрядов понес от огня штурмовиков. На «Роланде» им был убит один моряк, но на находившемся в центре линии охранения тральщике «М 381» пулеметные очереди почти полностью выкосили расчеты 105-мм пушки и 20-мм счетверенной зенитки (один убитый, 11 раненых). Нам тоже не удалось избежать потерь. Кроме торпедоносца Островского, приземлившегося в Ваненге на фюзеляж, огнем зенитной артиллерии были сбиты штурмовик ст. лейтенанта Сарыкова и одна из «кобр» сопровождения. Воздушный бой был безрезультатен, если не считать столкновения Р-39 и Bf-110, в результате которого обе машины рухнули в воду. Вылетевшие по тревоге «Мессершmittы» не смогли перехватить нашу группу, которая сразу после атаки на полной скорости ушла строго на север и, обогнув побережье Рыбачьего, вернулась на аэродром.

Несколько часами позже — в 01.15 7 сентября — в Киркенес прибыл «Роланд». Несмотря на налет и понесенные потери в личном составе, вскоре после ухода торпедоносцев минзаг выставил минное заграждение «Шлюссокард» (105 мин UMB) в соответствии с планом. Но следующий день корабль вместе с конвоем вышел в обратном направлении, подвергся атаке подводки «С-51», но капризная фортуна в очередной раз сохранила минзага «жизнь», чтобы утопить его на собственных минах в апреле 1944 г. в Нарвском заливе.

Кульминацией противоборства торпедоносцев с конвоями стал бой 20.9.1943, который по праву можно назвать «черным понедельником» минно-торпедной авиации BBC СФ. Позднее было еще два случая, когда в течение суток BBC СФ теряли по пять и более торпедоносцев, но ни разу бой не заканчивался практически полным уничтожением ударной группы, как это произошло в тот день.

В 08.18 тех суток пост ВНОС Пуммаки по пеленгу 295° на большом удалении обнаружил конвой противника, шедший курсом из Киркенеса на Вардэ. В 09.14 для уточнения данных о конвое в Варнгер-Фьорд вылетели два «Харрикейна», которые вследствие низкой облачности и снежных зарядов, конвой не обнаружили. Несмотря на важность своевременного обнаружения каравана, следующая группа разведчиков вылетела лишь спустя 2.5 часа. В 12.05 в районе Перс-Фьорда двумя Як-1 была обнаружена группа кораблей противника в составе шести крупных и нескольких малых кораблей, но ее курс остался неустановленным. Данные об обнаруженных кораблях поступили на командный пункт BBC СФ только в 13.30, хотя

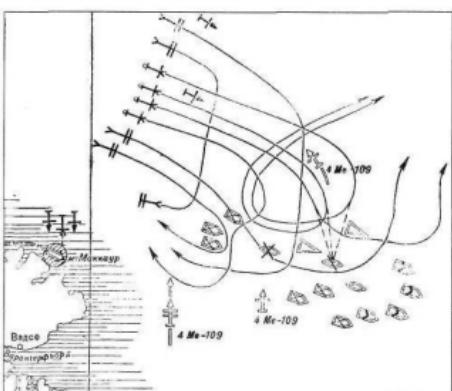
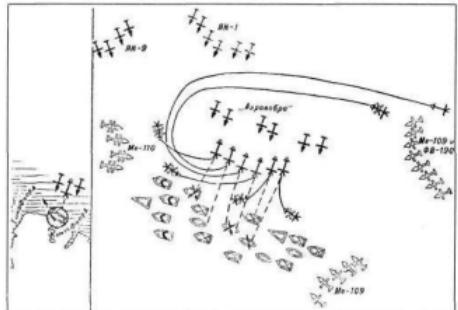
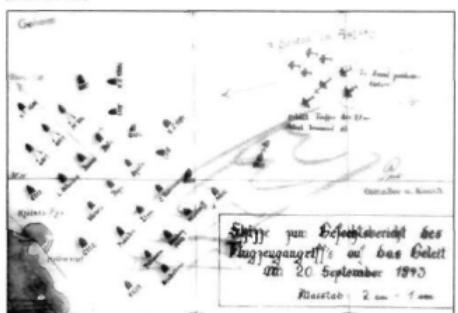


Схема торпедного удара 6.9.1943: советская и немецкая (на с.274 внизу) (из КТВ 22-й флотилии тральщиков)

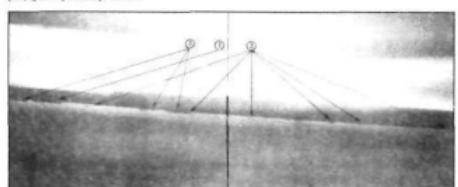


Схемы торпедного удара 20.9.1943: советская (вверху) и немецкая (внизу) (из КТВ 61-й флотилии сторожевиков)



разведчики произвели посадку в 12.45. По непонятной причине истребители не воспользовались радио, а 45-минутная задержка после их посадки объяснялась неспособностью штаба 6-й иад быстро собрать и передать наверх необходимые сведения.

Уже в эти часы командующий BBC генерал-майор авиации А.Х. Андреев составил предварительный замысел действий против конвоя. Он заключался в нанесении удара силами торпедоносцев в сопровождении истребителей, а для обеспечения действий торпедоносцев предполагалось использовать штурмовики Ил-2 также в сопровождении истребителей. С целью отвлечения части перехватчиков противника от конвоя планировалось выслать группу истребителей для удара по аэродрому Свартнес.



Торпедная атака старшего лейтенанта Казакова на конвой 20.9.1943

Первая попытка нападения на караван последовала в 13.31, когда находившаяся в районе Бос-Фьорда подводная лодка «М-104» выпустила ему взрывонук двое торпеды. Из-за сильного охранения командиру «малютки» капитану 3 ранга ф.И. Лукьянову пришло пропустить суда над собой и стрелять в тот момент, когда курсовой угол составлял уже 175°. Торпеды до цели не добрали, но были замечены немецкими сигнальщиками, которые усилили бдительность. Почти сразу же вслед за этим «Бостон» 118-го рап, производивший плановую разведку коммуникаций, в 13.50 в третий раз обнаружил противника уже в районе мыса Маккарту. Как и следовало ожидать, он шел северо-западным курсом. С воздуха его прикрывали шесть истребителей. Метеорологическая обстановка в районе мыса Маккарту была намного лучше, чем у Вардэ — облачность 4—6 баллов высотой 1500 м, видимость 20 км. Из-за обрывы самолетной радиосвязи и из того что данные воздушной разведки стали известны штабу BBC СФ только после посадки разведчика на аэродроме в 15 часов. Зато пилот пролетевшего над конвоем в 15.40 нашего разведывательного «Спитфайра» не поленился передать сообщение, но сделал это открытым текстом. Несомненно, что это стало для немецкой стороны дополнительным сигналом к тому, чтобы усилить бдительность и увеличить воздушное прикрытие каравана.

Несмотря на то что с момента первого обнаружения прошло семь часов и корабли противника уже сравнительно далеко ушли в западном направлении, командующий BBC СФ решил нанести удар в соответствии с предварительным замыслом. Поскольку к моменту вылета самолетов конвой находился на пределе радиуса действий штурмовиков, и их вылет был отложен. Непосредственно перед вылетом торпедоносцев приказанием начальника штаба BBC СФ в район конвоя был выслан разведчик из 118-го рап.

Организация удара была возложена на командира 5-й иад. Предварительное распоряжение было передано ему еще в 13.45. В 13.15 начальник штаба 5-й иад поставил задачи командирам 9-го гмтап и 225-го иап. Группа непосредственного прикрытия торпедоносцев состояла из шести истребителей 255-го иап, группа воздушного боя — из шести Як-1 и четырех только что полученных BBC СФ Як-9-20 го иап 6-й иад, которые временно придавались командиру 5-й иад. В 14.32 начальник штаба 5-й иад, минуя командира 9-го гмтап, который являлся ведущим группы торпедоносцев, поставил задачу командиру 20-го иап майору Томашевскому. О том, кто является руководителем всех групп в воздухе, Томашевскому не сообщили. В спешке забыли и об установлении ТУС для связи между ведущим торпедоносцев и ведущим 20-го иап. Впрочем, как показали дальнейшие события, командир 9-го гмтап Костыкин так и не попытался воспользоваться радио даже для связи внутри своей группы. Кроме того, следует отметить, что 20-й иад действовал на Северном театре еще в 1942 г., но после понесенных потерь был отведен в тыл на пополнение и вернулся на театр только в июне 43-го. Большинство его летчиков составляли молодые пилоты, недостаточно знакомые с особенностями действий на театре и эксплуатации новой техники.

В 15.20 для выполнения задачи вылетело семь торпедоносцев и шесть «Аэрокоб» прикрытия. Через минуту с аэродрома Ваэнга-2 взлетели десять истребителей Як-1 и Як-9. Маршрут полета торпедоносцев проходил через Цыл-Наволок, затем 30—40 км севернее полуострова Рыбачий и дальше морем в район цели с расчетом атаковать конвой со стороны моря. Один торпедоносец из-за неисправности материальной части возвратился на аэродром. Самолеты-торпедоносы и истребители непосредственного прикрытияшли на высоте 30—70 м.

На такой же высоте первоначально шла и группа воздушного боя. Длительный полет над морем на малой высоте — достаточно непростое испытание даже для опытного летчика. Поддерживать заданную высоту в то время, как серое небо почти сливалась со свинцовой водой и линия горизонта теряется весьма непросто. Высотомер может давать отклонения,

поскольку выставленный на атмосферное давление в районе аэродрома он неизбежно «врет» при полете над другим районом. Короче говоря, спустя некоторое время майор Томашевский поднял свою группу на высоту 400—600 м.

По-видимому, именно в этот момент противник и обнаружил наши самолеты посредством РЛС. В 16.05 и в 16.20 наша радиостанция подслушивания перехватила радио, из которого стало известно, что противник по тревоге поднял свои истребители и направил их в район Вардэ. В дальнейшем в радиоэфире можно было отслеживать, как вражеские операторы наывают свои перехватчики на наши группы.

Обнаружив конвой в районе Конгс-Фьорда, торпедоносцы и истребители легли на курс сближения с ним. Не доходя до цели 10—12 км., они были встречены тремя группами «Мессершmittов» общей численностью до 30 самолетов. Группа воздушного боя (самолеты Як-1 и Як-9) отстала от торпедоносцев, в результате чего «кобры» непосредственного прикрытия были вынуждены вступить в бой с противником и отстали от опекаемых.

В 16.33 торпедоносцы начали атаку. Два из них были сразу же подбиты скорее преследовавшими истребителями, чем зенитной артиллерией. Однако все сбросили торпеды: два — по одному транспорту, остальные — каждый по своей цели (два по транспортам и последние два по сторожевым кораблям). Дистанция сброса торпед осталась неизвестной (у ст. лейтенанта Казакова — примерно 3000 м), но, судя по всему, она была довольно большой, если не предельной. Неудивительно, что ни одна торпеда не попала. Выход из атаки произошелся неправильно — разворотом вправо, благодаря чему корабли конвоя обстреливали наши машины еще несколько томительных минут. Результат не замедлил сказаться. Два подбитых самолета-торпедоносца (командиры экипажей капитан Яковлев и ст. лейтенант Васильев) упали горящими в море сразу же после сбрасывания торпед. Два других торпедоносца (командиры 9-го гмтап майора Костыкина и ст. лейтенанта Малеева) были сбиты истребителями противника на отходе от цели. Стой наших самолетов окончательно распался, каждый вел бой самостоятельно. Торпедоносец капитана А. Островского, подбитый над цели, при возвращении передал по радио, что вследствие отсутствия горючего совершает вынужденную посадку в море. Два МБР-2, вылетевшие на поиск, его не нашли. Только один торпедоносец из шести — ст. лейтенанта Казакова — возвратился на аэродром с серьезными повреждениями. Воздушный бой между истребителями закончился вничью — мы потеряли одну «кобру», противник — один Bf-109G. Оба пилота погибли. Следует отметить, что «яки» группы воздушного боя держались крайне пассивно и не вступили в сражение, пока сами не были атакованы, когда противник начал преследование удалявшихся советских самолетов. В результате один Як-1 сел на воду у побережья Рыбачьего, а его пилот был спасен торпедным катером. Также безуспешно действовала группа, выделенная для демонстрационных действий. Она только в 18.15 атаковала аэродром Свартнес, сбросив на него... четыре бомбы АО-25. Противник отклинулся на вызов — в 18.27 восточнее Свартнес четыре наших «Харрикейнов» провели воздушный бой с шестью «Мессершmittами» и потеряли один истребитель.

Как бы ни были чувствительны потери среди истребителей, для 9-го гмтап они были просто катастрофическими. Часть лишилась не только командира и пяти опытных экипажей, но фактически боеспособности. В отчете МТА BBC СФ за IV квартал 1943 г. указывается, что к началу квартала «основные кадры подготовленных экипажей торпедоносцев были потеряны в ожесточенных боях против немецкого фашизма на его коммуникациях в Баренцевом море», а в полку к началу октября осталось всего три экипажа, которые могли производить полеты на торпедометание в простых условиях. В очередной, уже третий, раз всю работу по подготовке и сколачиванию части предстояло начинать заново.

Очевидно, что вина за столь катастрофический провал лежит на всех без исключения командных инстанциях, начиная от командований BBC флота вплоть до командира 9-го гмтап. Командующий и штаб BBC не отказались от проведения удара, даже несмотря на выход цели за предел радиуса действия штурмовиков и очевидную потерю внезапности. Вряд ли как удачный экспромт можно расценить включение в состав атакующих сил группы от 20-го иап, который ни организационно, ни тактически не был подготовлен к такого рода действиям. Штаб 5-й мтад еще более усугубил эти просчеты, упустив несколько важнейших моментов организации взаимодействия между группой торпедоносцев и группой воздушного боя. На конец, погибший командир 9-го гмтап Ф. В. Костыкин лишь во второй раз принимал участие в атаке конвоя. Первый его вылет — 4 июля — весьма трудно признать удачным. Еще тогда стало ясно, что командир полка к роли ведущего группы не готов, поскольку не владеет тактическими приемами атаки и выхода из нее, а также не руководит своими подчиненными в воздухе. Не ясно, производился ли разбор того неудачного боя, но совершенно очевидно, что командир полка не сделал из него необходимых выводов. Что же касается боя 20 сентября, то его разбор проводился командующим BBC СФ на совещании, куда были приглашены все командиры частей и подразделений до командира эскадрильи включительно. Заключительное слово произнес командующий флотом адмирал А. Г. Головко. К сожалению, как показали последующие события, этого урока оказалось недостаточно, чтобы решить все проблемы, связанные с организацией ударов по конвоям вообще и взаимодействия различных авиачастей в частности.

7 октября новым командиром полка был назначен майор Б. П. Сыромятников. С первых дней войны в качестве командира эскадрильи Ar-2 73-го бап BBC КФ он сражался на фронте. В марте 42-го его назначили командиром формирующегося 29-го бап, который с июля воевал на Северном театре в составе ОМАГ. В ноябре того же года Сыромятникова направили на курсы усовершенствования старшего начальства, которые он закончил в июле 43-го, вернувшись командовать своим полком. Несомненно, что новый командир был весьма заслуженным летчиком, имевшим обширный боевой опыт, включая действия на Севере, но летать на торпедоносце ему раньше не доводилось. Впрочем, практика назначения на должности командиров минно-торпедных полков офицеров, не имевших необходимой подготовки, уже давно являлась недоброю «традицией» нашей морской авиации. Одновременно с этим происходило пополнение штатов части, обучение молодых пилотов. Этот процесс только начался, когда 13 октября из штаба 5-й мтад поступило приказание готовиться к новому групповому вылету...

В 08.55 самолет «Бостон» 118-го разведывательного авиационного полка в районе Бос-Фьорда обнаружил направлявшийся в Варангер-Фьорд вражеский конвой в составе трех транспортов, двух минноносцев, шести сторожевых кораблей, шести тральщиков и семи сторожевых катеров, над которыми барражировало четыре истребителя. Впоследствии для слежения за караваном высыпалось еще три пары разведывательных «яков», так что говорить о внезапности нападения не приходилось.

Атаковать конвой командующий BBC флота генерал-майор авиации А. Х. Андреев решил комбинированным ударом групп штурмовиков, пикирующих бом-

Командир 9-го гмтап с октября 1943 г. подполковник Сыромятников Борис Павлович.

**Погиб в боях 10.10.1944г.
удостоен звания Героя Советского Союза посмертно**



бардировщиков и торпедоносцев, которые должны были действовать зшелонированно по высоте, с небольшими интервалами по времени и с разным направлением. То ли из-за нехватки подготовленных к низкому торпедометанию пилотов, то ли отчаявшись преодолеть сильный зенитный огонь крупного конвоя, командование решило разделить группу из шести торпедоносцев поровну на низкие и высотные. Следует подчеркнуть, что высотные торпеды не применялись BBC СФ для атаки конвоя в море в светлое время суток с июня 1942 г. Не в пример предыдущему разу, уже в 09.45 командирам соединений и частей были даны предварительные распоряжения о подготовке самолетов к вылету. Однако по непонятным причинам процесс уточнения элементов движения и состава конвоя затянулся на четыре часа, за которые корабли успели войти в Варангер-фьорд, т.е. в зону досягаемости истребителей 5-й эскадры с аэродромов Хебуктен и Луостари. Сразу после появления первых советских самолетов в районе конвоя на аэродромах была объявлена тревога, поэтому в воздух поднялись 22 «Мессершmittа» (на момент нападения над конвоем находились три Bf-109 и два Bf-110).

Первыми в 14.58 на траверзе мыса Кильбергнес вышли в атаку под прикрытием 10 истребителей шести Ил-2 46-го шап. Им удалось добиться попадания 100-кг бомбы в транспорт «Альстеддам» (3655 брт), который получил незначительные повреждения (один человек убит). От пушечно-пулеметного огня пострадали канонерская лодка «К 3» и сторожевик «У 6104» (по два раненых). Во время воздушного боя с несколькими группами вражеских истребителей, разыгравшегося в ходе атаки, наши летчики потеряли два Як-1 и один Ил-2, который приводнился в Варангер-фьорде. Три «ила» имели тяжелые повреждения от зенитного огня.

Через 4 минуты удар по конвоям с высоты 3000 м нанесли пять Пе-2 29-го бап. Из-за сильного противодействия непрятельских истребителей бомбардировка производилась с горизонтального полета и не увеличивалась даже видимым успехом. Прикрывавшая эту группу шестерка Як-9 20-го авиацпола вела бой с 12-14 Bf-109. С задания не вернулся Пе-2, считавшийся сбитым зенитным огнем кораблей. К сожалению, эта атака оказалась не только безрезультатной, но даже вредной, поскольку заставила часть немецких истребителей подняться на большую высоту. Так что когда спустя три минуты к конвойю приблизилась тройка высотных торпедоносцев во главе с майором Литвиновым, они сразу же подверглись ожесточенному нападению. Уже после сбрасывания торпед «Мессершmittам» удалось сбить «Бостон» капитана Величкина и одну из «кофр» воздушного эскорта. Машину ст. лейтенанта Перегудова получила тяжелые повреждения, но смогла дотянуть до аэродрома. Что же касается торпед, то, по немецким данным, они приводнились слева по корюне каравана и некоторое время циркулировали на поверхности, пока не пропали из вида.

Завершила удары по конвоям тройка торпедоносцев капитана Макаревича. К тому моменту предыдущие группы наших самолетов, отражая атаки истребителей противника, численность которых достигла максимума, всеми силами старались выйти из боя. В этой суматохе «Бостонам» удалось прорваться к каравану, но мощь его зенитного огня оказалась несопоставима с составом атакующей группы. А-20 Макаревича был сбит охотником «У 1207»

при прорыве внешней линии охранения (пулеметным огнем на охотнике ранено два человека), другой «Бостон» — сосредоточенным огнем всех кораблей еще до выхода на дистанцию залпа. Четыре мл. лейтенанта Чужакова 13 октября стало датой боевого крещения и гибели одновременно. Лишилс. мл. лейтенанту Лопатину удалось вернуться на родной аэродром, да и то потому, что он избавился от торпеды на дистанции 5600 м от цели. Из двух сброшенных торпед у одной произошел срыв, а другая затонула, пройдя предельную дистанцию, в тот момент, когда находилась между судами конвоя.

По результатам боя немецкие истребители доложили о 26 воздушных победах, еще о четырех — корабли охранения. Реально мы лишились девяти самолетов. Наиболее тяжелые потери понесли торпедоносы, утратившие половину из числа вылетавших. Кроме того, в воду Баренцева моря упали два Як-1, две «Аэрокроны», Ил-2 и Пе-2. Ни один из немецких самолетов не был сбит. Потери имелись лишь на кораблях охранения. Кроме транспорта «Альстеддам», незначительно пострадал норвежский пароход «Кора» (817 брт), машина которого вышла из строя в результате близкого разрыва авиабомбы (по всей вероятности, одной из ФАБ-250, сброшенных Пе-2).

Несмотря на тяжелые потери, командование BBC СФ считало, что в результате налета было потоплен 10 000-тонный транспорт, сторожевой корабль и поврежден 5000-тонный транспорт, что расценивалось как вполне удовлетворительный результат. Это в полной мере относилось и к высотным торпедам. Считалось, что ими был поврежден круизный транспорт, и именно это позволило низким торпедоносцам добрать судно. Данное утверждение погибшим летчикам стало посмертное присвоение С.А. Макаревичу звания Героя Советского Союза (указ от 31.5.1944).

Наступление полярной ночи и потеря последним подготовленных пилотов положили конец массированным нападениям на вражеские перевозки до марта 44-го года. Попытка послать для атаки каравана три высотных торпедоносца имела место 3 ноября, но, не обнаружив целей в расчетной точке, самолеты вернулись на аэродром. Остальные вылеты всего означенного периода были посвящены «свободной охоте» одиночных машин.

Очередной дебют этого вида деятельности состоялся утром рокового дня 20 сентября, когда ст. лейтенант Пирогов произвел поиск для входа в пролив Магерей-сун, но, обнаружив целей, обстрелял пушечно-пулеметным огнем несколько норвежских рыболовных судов. В дальнейшем многие летчики, среди которых следует выделить в первую очередь Пирогова, Литвинова, Зайцева и Францева, неоднократно выпадали на крейсерство, но никаких реальных успехов, если не считать нескольких подожженных норвежских каботажников, не добились. Тем не менее по докладам их успехи выглядели даже более весомыми, чем в те месяцы, когда торпедоносцы наносили групповые удары, а потери резко снизились. Вот одно из немецких донесений, описывающих атаку торпедоносца «охотника»:

«24.11.1943 СКР «V 6111» находился в составе конвоя на переходе из Репе-фьорда в Ло-фьорд. Конвой состоял из сторожевых кораблей «V 6111» (флагман), «V 6103», «V 6108», танкеров «Сенатор» (840 брт), «Олеум» (476 брт) и «Одербанк» (708 брт). Корабли охранения следовали в строю кильватера. СКР «V 6103» с установленным траулом шел впереди, обеспечивая противоминное охранение. СКР «V 6111» и «V 6108» несли охранение с левого борта.

Погода: ветер эйнд-эйнд-ост 3–4 балла, волнение 1 балл, облачно, хорошая видимость. Скорость хода: 7 узлов.

В 11.12 по пеленгу 305 был обнаружен летевший западным курсом самолет, который в 11.17 скрылся из вида за островом Ингей. Национальная принадлежность и тип не могли быть определены из-за большого рассстояния. СКР «V 6111» обстрелял воздушную тревогу.

В 11.20 конвой находился в 1 миле севернее острова Латойя в квадрате 7285AC и был атакован со стороны левого борта с кормы с высоты примерно 100 м той же машиной, которая об-

Заместитель командира 3-й эскадрильи 9-го гмтап капитан Макаревич Сергей Антонович. Погиб в бою 13.10.1943, удостоен звания Героя Советского Союза посмертно



летела остров. После того как самолет был взят под обстрел всеми кораблями, он продолжал вести огонь из бортового оружия, снизился до 20-м высоты и сбросил на раковине СКР «V 610» бомбу или мину. Парашют, взрыв или торпедный след не наблюдались. После сброса самолет снова поднялся на 100-м высоту, перелетел через конвой вперед, и улетел на север. Наблюдалось несколько попаданий в фюзеляж машин. Зенитки СКР «V 611» не могли быть полностью задействованы, так как зенитный огонь по низко летящей машине мог причинить вред собственным транспортным судам. Повреждений на конвое не было.

Остается добавить, что наш самолет действительно получил сильные повреждения и с трудом достиг базы. Его пилот ст. лейтенант В.В. Пирогов искренне считал, что его торпеда потопила 6000-тонный транспорт. За мужество, проявленное в данном эпизоде, и боевые успехи (Пирогов доложил о потоплении еще одного судна 18 декабря) указом от 22.2.1944 Пирогов был удостоен звания Героя Советского Союза. Такой же награды удостоился другой «охотник» — ст. лейтенант Н.И. Зайцев, а также неоднократно летавший с ними штурманом лейтенант М.П. Боронин. По итогам года награждены были также штурман капитан Ю.П. Кочельевский (с марта 1942 г. до конца 1943 г. совершил 102 боевых вылета в составе экипажей Поповича, Балашова и Макаревича; указ от 31.5.1944) и стрелок-радист старшина М.М. Бадок (86 боевых вылетов в разных экипажах, сбил несколько самолетов, включая Bf-110 в боях 1.5.1943; указ от 22.2.1944).

* * *

Трудно окактеризовать результаты, достигнутые МТА СФ во второй половине 1943 г., иначе чем неудовлетворительные. Несмотря на многочисленные вылеты, жестокие бои и кровавые потери, нам не удалось поразить торпедами ни одного советского судна! В чем причина? Вот как они излагались в «Отчете о боевых действиях и боевой подготовке минно-торпедной авиации за июль — сентябрь 1943 г.»:

«Основные недостатки в боевой деятельности:

1. Отсутствовала должная проработка операции и порядок выполнения ее командиром группы торпедоносцев с экипажами торпедоносцев и обеспечивающими торпедоносцами истребителями и штурмовиками, вследствие чего в воздухе — при полете по маршруту, при обнаружении противника и во время атак возникало непонимание взаимодействующих экипажей, а это приводило к несогласованности действий и плохим результатам.

2. Боевое управление в воздухе командиром группы торпедоносцев осуществлялось плохо, вследствие чего во время атак торпедоносцы всегда шли за ведущим, а поэтому все атаки однообразны с одного направления, без учета конкретной обстановки.

Командиры групп торпедоносцев не проявляли военной хитрости при выполнении торпедных атак для создания внезапности.

3. Выделяемые для боевого обеспечения торпедных атак истребители в отдельных случаях не выполняли своей задачи.

Группа непосредственного прикрытия торпедоносцев увлекалась воздушным боем и теряла торпедоносцы, группа,

Летчики 9-го гмтап, удостоенные звания Героя Советского Союза по итогам 1943 г.: штурман звена лейтенант Боронин Михаил Петрович (погиб в бою 11.5.1944), заместитель командира 3-й эскадрильи старший лейтенант

Зайцев Николай Иванович (погиб в бою 11.5.1944), штурман эскадрильи капитан Кочельевский Юрий Петрович, заместитель командира 2-й эскадрильи старший лейтенант Пирогов Владимир Васильевич



предназначенная для ведения воздушного боя, не всегда проявляла активность. Управление воздушным боем отсутствовало, вследствие чего истребители противника получали возможность одной группой сковать все наши истребители, а другой — быть торпедоносцами.

4. Торпедные атаки не обеспечивались постановкой дым-завес...

5. Дистанции сбрасывания торпед в большинстве случаев превышала 1000 м, в результате чего 49% (выделено мной. — прим. М.М.) сброшенных торпед не встретились с целью.

6. Результаты торпедных ударов не зафиксированы, т.к. фотографирование производилось с больших дистанций и несвоевременно».

Эти выводы прекрасно иллюстрируются следующими цифрами: из 21 торпедной атаки, совершенной в 1942 г., 17 (81%) были совершены с дистанцией до 1000 м. В 43-м таких атак из 128 было уже только 66 (51,5%). 34 (26,5%) были сделаны с дистанции от 1000 до 2000 м, 10 (7,8%) в диапазоне 2000—3000 м, 9 — (7%) 3000—4000 м и 4 (3%) с дистанцией более 4000 м, что превышало дальность хода торпед. Возросло и количество случаев, когда пилотам приходилось сбрасывать торпеды с острой курсовых углов — занятие более выгодной позиции препятствовало сильный огонь зенитной артиллерии, а зачастую и истребители противника.

Боевая подготовка экипажей торпедоносцев во втором полугодии 43-го проводилась несколько интенсивнее, чем раньше. Если в первой половине года летчики совершили 152 учебных вылета и 640 атак со сбрасыванием 59 практических торпед, то во второй эти цифры выросли до 214, 1019 и 57 соответственно. В течение всего года низкому торпедометанию в простых условиях было обучено 72 экипажа, высотному — девять экипажей, но только восемь экипажей отработали групповые действия во взаимодействии с другими родами авиации. Как можно было убедиться из многочисленных примеров, слабым местом являлась слеттаность летчиков в составе групп. Их маневры становились скованными, противовоздушные маневры почти не осуществлялись. Все внимание ве-

Боевая работа самолетов 9-го гмтап BBC СФ во 2-м полугодии 1943 г.

Квартал	III	IV	Всего
Всего с/в	102	108	210
в т.ч. с/в торпедоносцев	49	67	116
сброшено торпед по целям	46	20	66
в т.ч. с/в на минные постановки	-	-	-
выставлено мин	-	-	-
общие потери (в т.ч. в вылетах с торпедами)	16 (14)	4 (3)	20 (17)

домых сосредотачивалось на том, чтобы идти за ведущим, а последний, как правило, если и руководил группой, то в основном личным примером — после того как он сбрасывал торпеду, ее сбрасывали и остальные.

Анализируя действия противника, приходишь к выводу, что своим успехам в второй половине 43-го он обязан решительному массированию сил. С конца июля в очередной раз увеличился состав конвоев. Теперь в них входило по восемь сторожевиков и четыре-шесть отхопников из примерно 15 и 10 кораблей каждого класса, которыми враг располагал на Заполярном театре. Улучшилось и зенитное вооружение кораблей, которые именно в это время начали получать на вооружение в массовом количестве зенитные автоматы калибром 37-мм и счетверенные 20-мм установки. Такая же ситуация была и с истребителями. На перехват наших ударных самолетов по тревоге стало вылетать не 4—6, а 20—25 истребителей, что тоже составляло примерно половину сил авиационного командования «Норд (Ост)». Подобного сосредоточения оборонительных сил и средств враг никогда не создавал ни на одном другом театре. Мы же решительного массирования пока избегали. Из

11 крупных ударов по караванам во вторую половину 1943 г. лишь в четырех случаях торпедоносцы непосредственно взаимодействовали со штурмовиками или бомбардировщиками. Практически же нашим летчикам крайне редко удавалось выдержать планшовую таблицу и произвести налеты именно в той последовательности, как они планировались. Каждый из трех ударных полков ВВС СФ (9-й гмтап, 29-й бап и 46-й шап) выделялся для участия в одном ударе, как правило, от четырех до шести самолетов, чего для разгрома крупного конвоя было совершенно недостаточно. Справедливости ради следует признать, что и количество частей ударной авиации по сравнению с ВВС других флотов на Севере было наименьшим. Трудности с запасными частями и низкое качество обслуживания приводили к тому, что в исправном состоянии в каждом из полков одновременно находилось не более 10—15 машин. Но в этом есть большая доля вины командирований. И тем не менее именно во второй половине 1943 г. штабу ВВС СФ удалось нащупать основы организации массированных ударов по конвоям, которые в последующем периоде после многократной практической обкатки начали давать реальные результаты.

Торпедные атаки МТА СФ в 1943 г.

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед*	Результат по донесению/ реально	Потери
14.1 (13.16)	2 Хэмп	Киселев, Баштырков	у-бр	р-н Варде	КОН/ ТР «Алгом», «Ленкорст», «Тукуман», СКР «В 5907», «В 5904», «В 6110», «В 6112», БО «УJ 1104», «УJ 1105», «УJ 1108»	2 АН	+ 2 ТР по 6-7000/ промах, = БО «УJ 1108» (ППО; +1, =3)	+ 1 Хэмп (Баштырков)
14.1 (13.50) 15.1 (12.22)	1 Ил-4 2 Ил-4	Громов Балашов, Перегудов	у-бр у-бр	р-н м. Кибернес р-н Сольте-фьорда	КОН (?) МТШ «Я 54», «Я 63», «Я 91» КОН (3 ТР, 1 ММ, 2 СКР)/ ТР «Буг», «Бигдай», ГАВРТ «М. Штински», СКР «В 6109», «В 5906», «НКИ 07»	1 АН 2 АН	+ ТР 9-10000/т промах + ТР 5000/ промах	
15.1 (13.37)	1 Ил-4, 2 Хэмп	Агафонов, Малыгин (неисброс), Макаревич	у-бр	р-н м. Кибернес	КОН (1 ТР, 1 ММ, 1 СКР)/ КОН СКР «НКИ 08»	2 АН	+ ТР 4000, СКР / промах	
15.1 (13.40)	2 Хэмп	Трунов, Зайченко	у-бр	70.35/30.30	КОН (2 ТР, 1 ММ, 2 СКР)/ ? КОН СКР «В 6109» или СКР «В 5910»	2 АН	+ 2 ТР по 4-5000 / промах	
28.1 (15.45)	2 Хэмп	Островский, Малыгин (неисброс)	со	р-н м. Кибернес	КОН (7-8 ТР, 1 СКР)/ ТР «Марс», «Хиос», ТН «Игер Ихане», «Олеум», СКР «В 5907», «В 5909», «В 5910»	1 АН	не наблюдал/взрыв торпеды на берегу	
29.1 (12.21)	2 Хэмп	Трунов, Старцев	у-бр	р-н Вадсоб	КОН (3 ТР, 5 СКР)/ КОН СКР «НКИ 08»	2 АН	+ ТР 10000	+ 1 Хэмп (Трунов)
29.1 (14.25)	2 Хэмп	Киселев, Зайченко	у-бр	р-н Берлевог	КОН (5 ТР, 3 СКР)/ ТР «Детальф», «Унакс», «Камброне», «Наталь», СКР «В 6103», «В 6110», «В 6115»	2 АН	+ ТР 6000/ промах	
29.1 (14.35)	2 Хэмп	Островский, Малыгин	у-бр	р-н Берлевог	то-же	2 АН	+ ТР 7 и 12000/ промах	+ 2 Хэмп (Островский, Малыгин)
29.1 (14.50)	2 Ил-4	Агафонов, Перегудов	у-бр	р-н Берлевог	КОН (3 ТР, 4 СКР)/ то-же	2 АН	+ ТР 7-8000/промах	
30.1 (12.40)	2 Ил-4	Балашов, Глушков	у-бр	р-н м. Кибернес	КОН (1 ТР, 1 СКА)/ норв. ТР «Бро»	2 АН	промах	
31.1 (16.05)	1 Хэмп	Величкин	у-бр	р-н Сольте-фьорда	КОН (4 ТР, 5 СКР)/ ТР «Мольткефель», СКР «В 5910», «В 5907», «В 5909», «В 6112»	1 АН	+ ТР 8000/промах	
5.2 (14.20)	2 Ил-4, 2 Хэмп	Балашов, Шкаруба, Адинсков, Макаревич	у-бр	р-н Сольте-фьорда	КОН (2 ТР, 5 СКР)/ ТР «Лисакер», ПМШ «Вальборг», «Карин», ТХ «Гуши 2», БДБ «F 239», «F 278», «F 279», «F 293», «F 297»	4 АН	не наблюдали из-за противодействия/промах	
13.2 (14.11)	2 Ил-4, 3 Хэмп	Балашов, (из-за выхода из строя мотора на сам. ведущего группы; повернула назад; торпеда сброшена по м/б для облегчения сам.)	у-бр	р-н м. Маккау	1 м/б/ норв. катер «Флемэн»	1 АН	+ м/б (ППО)/ промах	
19.2 (16.52)	2 Ил-4	Громов, Агафонов	гк	р-н Хавнингсберг	OTP /LAT «Гуши 2», БДБ «F 227»	2 АН	+ ТР 3-4000/ промах	
21.2 (12.08)	1 Ил-4, 2 Хэмп	Громов, Гутров	у-бр	р-н Вадсоб	ТЩ/ голл. ТХ «Рурдомп»	2 АН	промах	
21.2 (21.25 и 20.58)	3 Ил-4	Зайченко (неисброс), Попович, Глушков (неисброс), Агафонов	у-п	у входа в Киркенес	КОН/ ТР «Вайзее», «Драу», «Нарвик», «Леба», «Созанна», «Долларт», ТН «Алгол», «Клеренер», КТ-3, бук. «Штэркодер», «Пасник», ПЛБ «Балн», «М 302», «М 381», БО «УJ 1101», «УJ 1102», МТШ «Я 154», СКР «В 6103», «В 6109», «В 6110», «В 6112»	2 АВА	два пожара на воде/ промах	

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед*	Результат по донесению/ реально	Потери
27.2 (16.41)	2 Ил-4	Балашов, Шкаруба	у-вр	р-н Конгс-Фьорд	КОН (1 ТР, 4 СКР)/ТР «Хартмут», TH «Банко», МТЩ «Р 89», «Р 55», «Р 57»	2 АН	+ ТР 12-14000/ промах	
16.3 (14.44)	3 Ил-4, 2 Хэмп	Ведмиденко, Громов, Киселев, Шкаруба (несброс)	у-вр	р-н Бос-Фьорда	КОН (4 ТР, 3 СКР)/ SAT «Сумба», TX «Кати Джонсон», «Буг», «Долларт», БДБ «F 196», «F 197», «F 252», «F 286»	4 АН	+ ТР 6000/ промах	
26.3 (13.12)	2 Ил-4, 2 Хэмп	Попович, Глушков, Киселев, Дубинец	у-вр	р-н Конгс-Фьорд	БДБ (5 ТР, искр СКР) /ТР «Валенсия», «Ганс Леонхардт», «Адольф Биндер», «Ирмгард Кордас», «Треуендель», «Альтенфельз», «Итаура», «Аик», TH «Клейверен», СКР «V 6109», «V 6103», «V 6110», «V 6112», «V 5901», «V 5902», «V 5903»	4 АН	три взрыва торпед/ промах	
29.3 (12.43)	2 Ил-4	Громов, Шкаруба	у-вр	р-н Бос-Фьорда	КОН (2 ТР, 2 ММ, 3 СКР)/ТР «Кифесия», TH «Люксембург», ТЦ «М 322», «М 361», BO «UJ 104», «UJ 1103», «UJ 1109»	2 АН	+ ТР/ промах	
29.3 (18.00)	3 Ил-4	Агафонов, Глушков, Мисняев (несброс)	у-вр	р-н Варде	КОН (7 ТР, 6 СКР)/ ТР «Валенсия», «Ганс Леонхардт», «Адольф Биндер», «Ирмгард Кордас», «Треуендель», «Альтенфельз», «Итаура», TH «Клейверен», ТЦ «М 263», МТЩ «R 55», «R 57», «R 89», «R 90», СКР «V 6109», «V 6103», «V 6110», «V 6112», «V 5901», «V 5902», «V 5903»	2 АН	+ ТР 12-13000/ промах	
25.4 (13.00)	5 Хэмп	Киселев, Мартынов, Гутров, Зайченко, Макридин	у-вр	р-н Конгс-Фьорда	КОН (3 ТР, 3 ТШ, 9 СКР)/ TP «Леезер», «Нойкленд», «Раутенвалер», TH «Г. Андерсен», ТЦ «М 381», СКР «V 6109», «V 5902», «V 5907», «NIK 10», «NKG 11», BO «UJ 1209», «UJ 1208», «M 343»	5 АН	+ ТР 10-12000, ТР 4-5000, 2 СКР / + ТР «Леезер», 2624 брт (АН)	+ 1 Хэмп (Киселев)
1.5 (22.30)	2 Ил-4, 3 Хэмп	Балашов, Шкаруба, Зайченко, Гутров, Макридин	у-вр	р-н м. Кильбергнес	КОН (2 ТР, 2 ТШ, 7 кор.)/ ТР «Кристен Винен», «Транспорт», «Гери», «Вера В», TH «Марштайнен», ТШ «М 321», СКР «V 6102», «V 6103», «V 6110», «V 5903», BO «M 343», «UJ 1207», «UJ 1208»	5 АН	+ ТР 12 и 8000/ промах	+ 1 Хэмп (Зайченко)
7.5 (18.55)	2 Ил-4, 2 Хэмп	Балашов, Дубинец, Гутров, Мартынов	у-вр	р-н Бос-Фьорда	КОН (1 ТР, 5-7 кор. орк.)/ ГС «Фазан», ТЦ «М 322», «M 381», BO «UJ 1101», «UJ 1103», «UJ 1106»	4 АН	+ ТР 4-6000, ТШ/ промах	+ 1 Хэмп (Гутров)
23.5 (16.45)	4 Ил-4	Попович, Шкаруба, Дубинец, Мисняев	у-вр	р-н м. Кильбергнес	КОН (3 ТР, 7 кор.)/ ТР «Барбимек», «Брок», «Порто Алегре», TH «Ингер Ихане», бот «Рунден», «V 6102», «V 6103», МТЩ «R 53», «R 59», «BO «UJ 1207», «UJ 1214»	4 АН	= ТР 10-12000/ промах, бот «Рунден» (ПЛО) (Мисняев)	+ 1 Ил-4
15.6 (01.15)	2 Хэмп	Агапов维奇, Попок	гк	р-н Лакс-Фьорда	КОН (2 ТР, TH, 6-8 кор.)/ ТР «Матис Шлинген», «Фоника», «Эльза», «Бинц», «Север», СКР «V 6102», «V 6107», «V 6108», «V 5907», «V 5910», МТЩ «R 54», группы BO «UJ 1206» и «UJ 1208»	2 АН	+ ТР 8-10000, TH 6000/ промах	
19.6 (15.35)	3 Ил-4	Попович, Шкаруба, Балашов	у-вр	р-н Пере-Фьорда	КОН (2 ТР, 7 кор.)/ ТР «Арктикус», «Тандхорст», TH «Рогн», бук «Стратманн», БДБ «F 287», СКР «V 6107», «V 6108», «V 5907», «V 5910», BO «M 343», «UJ 1202», «UJ 1209»	3 АН	+ ТР 2000, СКР = TH/ промах	
23.6 (08.18)	2 Ил-4, 1 Хэмп	Балашов, Шкаруба, Макаревич	у-вр	р-н Бос-Фьорда	КОН (5 ТР, 10 кор.)/ бук «Фойд», «Трайн», «Сурсаард», постр. «Вандсбес», «Айка», «Стела», куттер «Вальсиффорд», ТЦ «M 35», СКР «V 6107», «V 6108», «V 5907», «V 5910», BO «M 343», «UJ 1202», «UJ 1206», «UJ 1209», «UJ 1212»	3 АН	= ТР 7 и 4000/ промах	+ 1 Хэмп (Макаревич)
27.6 (13.30)	2 Ил-4	Балашов, Дубинец	гк	р-н Гамвика	ОТШ/ группа BO «UJ 1206»	1 АН	промах / промах	
4.7 (23.00)	3 Ил-4, 2 Хэмп	Костыкин, Балашов, Шипилов, Мартынов, Дубинец	у-вр	р-н м. Скальнес	КОН (4 ТР, 8 СКР, 3 ТШ)/ TP «Фалькенфельз», «Перниумбок», «Кольмар», СКР «V 5902», «V 5903», «V 6103», «V 6110», «V 6112», BO «NH 06», «UJ 1207», «UJ 1202»	5 АН	+ ТР 8000, = 2 ТР/ = ТР «Перниумбок» (ПЛО); = 2	+ 1 Ил-4 (Балашов) + 2 Хэмп (Шипилов, Мартынов)
17.7 (23.32)	3 А-20B	Островский, Кернинский, Новаковский	у-вр	устье Лакс-Фьорда	КОН (1 ТР, 2 СКР)/ герм. данные - 3-4 км сев. м. Маккайра	3 АН	+ ТР 4-6000/ = BO «UJ 1202» (ПЛО)	+ 1 А-20 (Новаковский)
20.7 (20.30)	6 А-20B (в т.ч. 2 Ш)	Аднисков, Гусев, Величин, Корницин, Литвинов, Шемякин	у-вр	р-н Варде	КОН (3 ТР, 1 ТН, 9 кор.)/BO «UJ 1206», «M 343», «1214» - долгонит TH «Петрополис», TH «Адлертунд», «Марштайнен», БДБ «F 275», СКР «V 5902», «V 5903», «V 6103», «V 6110», «V 6112»	8 АН	+ ТР 4000/ промах	+ 1 А-20 (Гусев)
22.7 (22.50)	4 А-20B	Емельяненко, у-вр	р-н Берлевор	КОН (3 ТР, 10 кор.)/МЗ «Кайзер», «Остмарк», ТЦ «M 272», «M 364», «M 361», «M 302», BO «UJ 1202», «UJ 1209», «NH 06»	5 АН	+ ТР 5000/ промах		
5.8 (12.37)	3 А-20B	Аднисков, Величин,	у-вр	р-н Конгс-Фьорда	КОН (2 ТР, 3 ТШ) СКР «NIK 08», «NIK 11», BO «UJ 1207», «UJ 1208»	3 АН	не наблюдался/ промах	+ 1 А-20 (Емельяненко)
10.8 (22.19)	2 А-20B	Аднисков, Величин	у-вр	р-н Тана-Фьорда	КОН (4 ТР, 3 ТШ, 8 СКР)/МЗ «Остмарк», «Кайзер», ТЦ «M 361», «M 302», «M 381», «M 272», «M 306», BO «UJ 1209», «UJ 1202», «NH 06», «UJ 1212», «UJ 1217»	4 АН	+ ТР 4000, ТШ/ промах	+ 1 А-20 (Аднисков)

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки наши/противника	Число и тип торпед*	Результат по донесению/ реально	Потери
26.8 (17.03)	3 А-20В	Островский, Пирогов, Зайцев	у-вр	р-н Солт- Форда	KOH (4 ТР, 2 ММ, 8 СКР, 5 ТЩ, 6 СКА)/ ОБК (М3 «Роланд», ТЩ «М 273», «М 364», «М 272», «М 306») + KOH (ТР «Сивас», «Десса», «Ингерсес», «Раутенфель», ТН «Мариянен», СКР «У 6101», «У 6102», «У 6104», «У 6107», «У 6109», «У 6113», «У 5903», «У 5907», «У 5910», БО «У 1209», «У 1202», «У 1206», «У 1207»)	4 АН	+ ТР 6000, = ТР 6000/ промах	
28.8 (11.30)	4 А-20Х	Макаревич, Пирогов, Зайцев, Китов	у-вр	р-н Перс-фьорда	KOH (4 ТР, 5 ММ, 10 СКР, 4 ТЩ, 7 СКА)/ ТР «Эдна», «Карылья», «Лянгнес», БО «У 1209», «У 1202», «У 1206», «У 1207»)	4 АН	+ ТР 6000 и ТР 4000/ промах	+ 1 А-20 (Китов)
6.9 (19.40)	8 А-20 (в т.ч. 4 Ш)	Островский, Пирогов, Зайцев, Мартынов, Яковлев, Перегудов, Васильев, Костыкин, Яковлев, Васильев, Малеев, Казаков	у-вр	р-н м. Махаура	KOH (3 ТР, 2 ММ, 12 кор./) М3 «Роланд», ТЩ «М 302», «М 303», «М 381», «М 306», «М 273», «М 364»	4 АН	+ ТР 5000, = ТР 8000/ = ТЩ «М 381» (ППО; +1, =11)	+ 1 А-20 (Сарыков)
20.9 (16.33)	6 А-20	Островский, Пирогов, Зайцев, Яковлев, Васильев, Малеев, Казаков	у-вр	р-н Конгс- фьорда	KOH (5 ТР, 2 ММ, 10 СКР, 4 ТЩ, 7 СКА)/ ТР «К. Риккерс», «Липп», «Посейдон», «Валенсия», «Аквила», «Л. Олдендорф», «Нойхеррен», «Хомбурсунд», «Валер», «Херма», «Хафния», ТН «Мевенриф», «Банко», «Рогн», бук, «Пелльворм», ПЛБ «Бали», ТЩ «М 306», СКР «У 6101», «У 6102», «У 6103», «У 6105», «У 6106», «У 6107», «У 6108», «У 6113», «У 6115», «НК 08», «НК 10», БО «НН 05», «У 1206», «У 1207», «У 1208»)	6 АН	+ ТР 12000 и 2 СКР/ промах	+ 5 А-20 (Костыкин, Васильев, Яковлев, Малеев)
1.10 (07.46)	1 А-20	Наконечный	ок	порт Хонингсвог	KOH (1 ТР, 1 СКР, 3 СКА)/ПЛБ «Парик»	1 АН	+ ТР 6000/ промах	
13.10 (15.05)	3 А-20	Литвинов, Величкин, Перегудов	у-вр	р-н м. Кильбергс	KOH (3 ТР, 2 ММ, 5 СКР, 6 ТЩ, 7 СКА)/ ТР «Улья», «Ширп», «Финк», «Джуэндино С.», «Альстедтран», «Кор», ТН «Рогн», «Трин», «Банко», «Укас», ПЛБ «Бали», КЛ «К-3», ТЩ «М 272», «М 273», «М 306», «М 364», «М 365», СКР «У 6101», «У 6102», «У 6104», «У 6106», «У 6107», «У 6111», «У 6113», группа БО «У 1207», «У 1208»)	3 АВА	= ТР 10000/ промах	+ 1 А-20 (Величкин)
13.10 (15.07)	3 А-20	Макаревич, Чужанков, Лопатин	у-вр	то-же	TD-ЖВ	4 АН	+ ТР 10000/ промах	+ 2 А-20 (Макаревич, Чужанков)
24.11 (10.33)	1 А-20	Литвинов	ок	р-н Хонингсвог	KOH (1 ТР, 2 ТЩ)?	1 АН	+ ТР 6000/ промах	
24.11 (13.18)	1 А-20	Пирогов	ок	пролив Рольвсунд	KOH (TH, 3 ТР, 4 кор.)/ ТР «Сенатор», «Одербранк», ТН «Олеум», СКР «У 6111», «У 6103», «У 6108»	1 АН	+ ТН 6000/ промах	
25.11 (11.55)	1 А-20	Зайцев	ок	устье Порсангер-фьорда	KOH (3 ТР, 1 ММ, 4 СКР, 4 ТЩ)/ то-же	1 АН	+ ТР 6000/ промах	
25.11 (14.30)	1 А-20	Пирогов	ок	р-н м. Слетнес	OTР?	1 АН	промах	
26.11 (11.50)	1 А-20	Зайцев	ок	р-н о. Ингей	KOH (1 ТР, 1 СКР)/ ТР «Стамонд», МТЩ «Р 64»	1 АН	не набл./ промах	
26.11 (12.12)	1 А-20	Шибанов	ок	р-н Берлевог	KOH (2 ТР, 2 СКР)/ ТН «Банко», бук, «Штеркоддер», СКР «НК 25», «НК 15»	1 АН	+ ТР 6000/ промах	
27.11 (11.32)	1 А-20	Пирогов	ок	р-н Механ	2 СКР / СКР «НН 06»	1 АН	промах/ промах	
28.11 (11.11)	1 А-20	Литвинов	ок	устье Порсангер-фьорда	KOH (1 ТР, 2 СКР)?	1 АН	+ ТР 10000/ промах	
28.11 (13.45)	1 А-20	Зайцев	ок	р-н м. Омранг	KOH (2 ТР, 1 СКР)/ БДБ/ ТР «Лянгнес»	1 АН	промах/ торпеда прошла под БДБ	
18.12 (12.15)	1 А-20	Пирогов	ок	пролив Рольвсунд	KOH (2 ТР, 1 ТЩ, 2 СКА)/ КОН МТЩ «Р 53», ТР «Эдна»	1 АН	+ ТР 7000/ промах	
19.12 (14.15)	1 А-20	Зайцев	ок	р-н Берлевог	KOH-3 (3 ТР, 4 ТЩ, 2 СКР)/ ТР «Кольмар», «Сивас», «Тетис», ТН «Одербранк», ПЛБ «Бали», СКР «У 6115», «У 6102», «У 6104», «У 6107», «У 6111», ТЩ «М 273», «М 274», БО «У 1207», «У 1208»	1 АН	+ ТР 7000/ взрыв при ударе о скалы	
30.12 (12.20)	1 А-20	Францев	ок	р-н м. Сверхольт- клубben	1 ТЩ/ ТР «Гон», СКР «НК1 24», «НК1 25»	1 АН	не наблюдал/ промах	

Примечание. * Английские торпеды Mk.XII даны вместе с отечественными 45-36Ан.

5.4. Первое полугодие 1944 г.

Первая половина года, который позднее вошел в отечественную историографию как «год решающих побед», на Севере прошла под знаком операций «РВ» — попыток прервать коммуникации противника действиями разнородных сил флота, среди которых BBC СССР занимали главенствующее положение. Проводки немецких конвоев нередко выливались в многочасовые ожесточенные сражения, в которых обе стороны зачастую несли весьма кровопролитные потери.

К началу 44-го 9-й гмтап значительной степени оправился от последствий трагических неудач лета и осени 1943 г. По состоянию на 1 января в Ваенге находилось 17/16 А-20Х, 2/2 А-20Б и 5/4 Ил-4. Еще шесть исправных «ильюшингов» базиро-

вались в Нарьян-Маре, а 4/2 Ил-4 и 4/4 А-20 — на перегоночном аэродроме Ягодник. Картину боеготовности части серьезно портила ситуация с экипажами. К «Бостонам» имелось всего 16 экипажей, из которых только 9 были подготовлены к боевым действиям, в т.ч. 3 в ночное время. По экипажам Ил-4 эти цифры составляли 13, 10 и 3 соответственно. И в дальнейшем ситуация с летчиками оставалась основным сдерживающим фактором.

Начался год с вылетов на «свободную охоту». Все достоинства и недостатки данного метода поиска целей уже неоднократно излагались ранее. И в рассматриваемом периоде вторых оказалось больше. В течение полугодия с этой целью бы-

Деятельность торпедоносцев ВВС СФ в 1-м полугодии 1944 г.

Месяц	Число сам., которые могли привлекаться к полетам на начало месяца Ил-4+А-20	Число с/в ув-р+со	Число самолето-атак	Общий расход торпед/по целям	Результаты по докладам летчиков		Подтвержденные результаты	Боевые потери при полетах на торпедные удары Ил-4+А-20
1.44	15+23	0+33	6	9/6	+ 2 ТР, 1 ТН, 1 ПЛ, 1 СКР	-	-	0+1
2.44	15+22	6+26	4	4/4*	+ 1 ТР	-	-	-
3.44	11+19	25+32	23	25/22**	+ 4 ТР, 1 ПЛ, 1 СКР, 1 м/б	-	-	0+6
4.44	11+11	26+19	29	29/29***	+ 4 ТР, 1 ТН, 2 СКР, 1 шхуна	+ 1 СКР, = 1 ТР	= 1 ТР	0+1
5.44	?	47+10	48	55/51****	+ 2 ТР, 2 ММ, 2 СКР, 1 ТЩ, = 3 ТР	+ 1 ТР, 1 СКР	-	3+5
6.44	8+13	10+9	10	10/10*****	+ 3 каботажных судна + 13 ТР, 2 ТН, 2 ММ, 2 ПЛ, 6 СКР, 1 ТЩ,	+ 2 ТР, 2 СКР, = 1 ТР	-	-
Итого		114+129=243	120	132/122	5 малых судов, = 3 ТР			3+13

Примечания: * В т.ч. три АВА и одна Мк.XII.

** В т.ч. пять АВА и три Mk.XII.

*** В т.ч. 11 АВА.

**** В т.ч. 26 АВА и 6 Mk.XII.

***** Все АВА.

ло произведено 130 самолето-вылетов, подавляющее большинство которых пришлось на I квартал, т.е. период полярной ночи. С учетом того, что подготовленными к самостоятельному крейсерскому полету в полулу считалось не более восемидесяти экипажей (в тем пилотам, что летали на «свободную охоту» в конце 1943 г., привились капитан Марков, мл. лейтенанты Гнотов, Гарбуз и вернувшийся в часть капитан Гусев), такое использование можно считать достаточно интенсивным. Правда, только 19 вылетов завершились атаками. Основной причиной безрезультатных возвращений являлось необнаружение целей (в 66 случаях), сложные метеоусловия (32 случая), неисправности материальной части (2) и противодействие противника (8). Три самолета с «охоты» не вернулись. Ни вражеская зенитная артиллерия, ни истребители на них не претендуют.

Условия действий охотников оставались весьма сложными. Следует подчеркнуть, что в условиях полярной ночи немцы не отказались от практики проводки конвоев увеличенного состава с сильным охранением. Воздушное прикрытие судов теперь осуществляли исключительно одномоторные истребители, поскольку в феврале 1944 г. эскадрильи 13(Z)/JG5 убыла для защиты конвоев в Южную Норвегию. Одновременно над судами кружилась, как правило, пара «Мессершmittтов», а остальные находились в положении «дежурства на аэродроме». Каждый месяц в течение первой половины года противник проводил в среднем по три-четыре карavana в восточном и два-три в западном направлениях. Проводка каждого зани-

мала около двух суток. В остальное время в море можно было обнаружить только отряды боевых кораблей (правда, в большинстве случаев наши летчики и их считали конвойми) и норвежские каботажные суда. Последние с увеличением активности нашей авиации старались присоединяться к немецким конвойм либо осуществлять переход группой. Встретив такую группу, пилот торпедоноса не решался атаковать суда с малой дистанции, стреляя издалека и, как правило, мазал.

Хотелось бы прокомментировать несколько наиболее известных случаев торпедных атак «охотников».

17 января о потоплении крупного танкера доложил ст. лейтенант Зайцев. По немецким данным, его торпеда была сброшена в 2400 м от конвоя и ее ход даже не наблюдался. Завы-



A-20K 9-го гмтап, зима 1943/44 г. (фото из архива Г.Ф. Петрова)



Il-4 9-го гмтап на аэродроме Ваенга

Примечание. * Цифры поступления во II квартале 1944 г. включают 34 A-20K 36-го гмтап.



Командир звена 2-й эскадрильи 9-го гмтап старший лейтенант Францев Евгений Иванович. Удостоен звания Героя Советского Союза 19.8.1944, пропал без вести 15.9.1944

шение достигнутых успехов наблюдалось и в дальнейшем. Весьма успешно, судя по докладам, завершился день 21 января. Наши пилоты «охотились» западнее параллели Хоннингсвога, где, по расчетам командования, противник не ожидал появления воздушных крейсеров. От части эти надежды оправдались — один из обнаруженных конвоев имел в качестве охранения единственный тральщик. Несмотря на это обстоятельство, оба пилота торпедоносцев (Пирогов и Марков) промахнулись, хотя доложили о потоплении крупного транспорта и сторожевика. В этот же день впервые громко прозвучало имя молодого пилота-торпедоносца лейтенанта Францева. Согласно донесению, ему удалось торпедировать и потопить у побережья о. Ингей шедшую в надводном положении вражескую подводную лодку. Следует

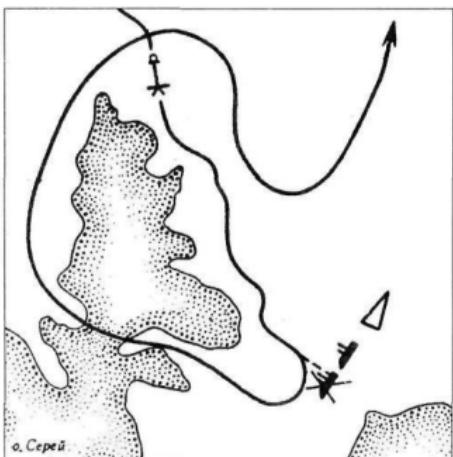


Схема торпедной атаки экипажа Францева 4.3.1944



Торпедная атака лейтенанта Францева на подводную лодку «U 990» 4.3.1944

подчеркнуть, что своими действиями летчик нарушил существовавший в то время строгий запрет на атаки субмарин. Запрет объяснялся опасением за подводные лодки СФ, которые разворачивались вдоль норвежского побережья и легко могли попасть под удар своих самолетов. В той конкретной ситуации Францев обяснял свои действия тем, что лодка находилась непосредственно у берега, в зоне действия немецких береговых батарей, что, без сомнения, указывало на ее принадлежность к противнику. В конечном итоге летчика оправдали и даже наградили орденом Красного Знамени. Впрочем, его заявка все равно не имела под собой реальной подоплеки. Дело в том, что как раз в это время командование противника проводило свою операцию против союзного северного конвоя JW-56A, развернув все подводные лодки в море благовременно. В соответствии с немецкими материалами, никаких проводок субмарин в прибрежной зоне между 17 и 28 января не было, что наводит на мысль, что истинной целью Францева оказалась шлюпка или небольшой катер, принятый им за рубку подводного корабля.

Первой и последней реальной атакой вражеской субмарины торпедоносец BBC СФ стал следующий бой Францева, состоявшийся 4 марта. В вечерних сумерках в районе о. Квален он обнаружил небольшой отряд, куда входили две субмарины и моторный тральщик (принят Францевым как минносец). Немецкие подлодки, находившиеся в своей операционной зоне, предпочли не погружаться и атаковать торпедоносцы шквалом зенитных снарядов. Еще летом предыдущего года все они прошли программу модернизации, сводившейся к усилению зенитного вооружения на видоизмененной рубке. Находясь на боевом курсе, «Бостон» Францева получил серию попаданий, одним из которых был легко ранен стрелок-радист. Вопреки уверенности летчика в попадании, торпеда прошла мимо. Обратный путь мужественным авиаторам пришлось проделать по прямой над бесподобными районами Норвегии и Финляндии — топлива на возвращение кружным маршрутом вдоль норвежского побережья попросту не хватило бы. Раньше этим маршрутом никто не летал из-за опасения истребителей противника. За мужество и «потопление» очередной субмарины Францев наградили вторым орденом. Интересно отметить, что одна из двух атакованных им подлодок — «U 366» — погибла уже на следующий день при попытке сблизиться для атаки с союзным конвоям RA-57. Ее обнаружил британский коллега Францева — летчик британского торпедоноса «Сурфордшир» с эскорта авианосца «Чайзер». Самолет использовался в варианте противолодочного и вместо торпеды нес неуправляемые авиационные ракеты. Их залп и отправил лодку на дно вместе со всем экипажем. В том, что «U 366» потопили именно англичане, сомнений нет — когда немецкий тральщик закончил ее эскортирование, она была целой и невредимой. Вторая субмарина, «U 990», погибла только 5 июня — во время межбазового перехода у берегов Норвегии ее потопил британский патрульный бомбардировщик «Лайбертор».

Несмотря на то что в самостоятельных крейсерских походах участвовало не менее десятка пилотов, которые не раз атаковали вражеские корабли, первого подтвержденного успеха добился все-таки именно Францев. Разумно рискуя, он снова повел свою машину над сушей, чтобы выйти в район западнее Хаммерфеста, где раньше наши самолеты не появлялись. Его расчет полностью оправдался. Вскоре после того, как машина достигла Лонген-Фьорда, летчики обнаружили одиночное судно, которое они классифицировали как 10 000-тонный танкер. Цель не вела оборонительного огня, вследствие чего Францеву не составило труда сблизиться с ним на небольшую дистанцию, произвести торпедный выстрел и даже сфотографировать момент попадания. Реально объектом атаки стал норвежский каботажный теплоход «Анденес» (863 брт), осуществлявший перевозки на линии Осло — Киркенес. Торпеда попала в кормовую оконечность, почти у среза, благодаря чему судно удержалось на плаву и было отбуксировано в



Торпедная атака лейтенанта Францева на транспорт «Анденес» 2.4.1944: положение судна в момент сбрасывания торпеды (вверху), попадание торпеды и взрыв (внизу)

порт. При взрыве погибли два члена экипажа — корабельный плотник и юнга. Впоследствии теплоход отвели на ремонт в Осло, но до конца войны в строй так и не ввели. С 1946 г. «Анденес» продолжил работать на каботажных линиях, пока в 1964 г. его не продали греческому судовладельцу. Из регистра Плойда судно исключили только в 1998 г. На Францева же и его штурмана лейтенанта П.А. Галкина после торпедирования «Анденеса» написали представление на звание Героя Советского Союза, которое реализовалось указом от 19 августа. Следует подчеркнуть, что для достижения своего успеха летчикам действительно пришлось проявить мужество и изобретательность — до них в этот район наши самолеты никогда не летали. В немецком журнале боевых действий Адмирала Норвегии торпедирование «Анденеса» приписывалось британскому двухмоторному торпедоносцу «Боффайтер», появление кото-

рого в северных широтах казалось немцам более вероятным, чем полет самолета BBC Северного флота! Можно только сожалеть, что целью атаки стало судно страны, которая сама немало пострадала от немецкой оккупации, но вины летчиков в этом нет. Ни они, ни командование флота даже не могли предположить, что в оккупированной стране не может сохраняться какое-либо невоенное судоходство.

Результаты полетов на «свободную охоту» других летчиков были близки к нулю. Торпедные попадания отсутствовали, пулеметным же огнем удалось поджечь два норвежских рыболовных катера (Гусев 28 апреля) и ранить одного матроса на плавбазе катеров-тральщиков (Гнэтов 27 апреля). После того как 9 мая из крейсерского полета не вернулся третий с начала года торпедоносец — Ил-4 ст. лейтенанта Перегудова, — количество вылетов на «свободную охоту» существенно сократилось.

20.1.1944, после одиннадцатимесячного перерыва, командование BBC СФ решило возобновить минные постановки. На этот раз они производились по несколько измененной схеме. Из-за сложных метеосусловий к полетам привлекались только опытные экипажи, каждый из которых осуществлял выход к точке сброса самостоятельно. Чтобы избежать возможности случайного столкновения в воздухе, выпустившие одновременно самолеты посыпались к разным объектам, если же им предстояло минировать один район, то они поднимались в воздух с 30-минутным интервалом. Для летчиков такое решение, по-видимому, представлялось оптимальным, с точки зрения же минной войны — весьма сомнительным. Дело в том, что постановка одиночных мин в различных пунктах (особенно с учетом недостаточной точности постановок, характерной для авиации вообще) не могла создать минной угрозы на коммуникациях или даже напряжения тральных сил противника. О боевых свойствах мин АМГ мы уже выс-



Ил-4 9-го гмтап с миной АМГ-1



Штурман экипажа Францева лейтенант Галкин Павел Андреевич. Удостоен звания Герой Советского Союза 19.8.1944



Командир звена 9-го гмтап старший лейтенант Г.Н. Перегудов. Пропал без вести 9.5.1944



Повреждения норвежского транспорта «Анденес», вызванные попаданием авиационной торпеды

Минные постановки МТА СФ в 1944 г.

Месяц	Число вылетов	Киркенес	Петсамо	Районы постановок				Боевые потери
				Вадсе	Варде и Буссе-сунд	Магерей-сунд	Брей-сунд	
1.44	10	4	2	2	-	-	2	-
2.44	27	3	2	5	6	4	-	-
3.44	26	8	-	7	6	4	1	-
4.44	22	12	-	-	8	-	-	-
9.44	10	10	-	-	-	-	-	-
10.44	9	5	-	-	-	-	-	-
1944	104	42	4	14	20	8	3	-

казывались, стоит лишь заметить, что к 1944 г. они не изменились, несмотря на настойчивые требования Наркома ВМФ остановить их неконтактными взрывателями. Потому неудивительно, что немцы не потеряли на наших авиаминах в 1944 г. ни одного судна, хотя сами АМГ было выставлено сравнительно много. Наибольшее число было сброшено во Фьордах, ведущих к Киркенесу. Шесть самолетов не смогли дойти до мест постановок из-за сложных метеоусловий и перед посадкойбросили мины в Средне-Баенгском озере. В семи случаях самолеты обстреливались огнем береговой зенитной артиллерии, но погибеть не понесли.

Главным же видом деятельности минно-торпедной авиации СФ, как и в предыдущий период, стало участие в массированных ударах на конвойя противника в рамках операций «РВ».

Первую такую операцию планировалось провести с 16 по 26 января, но затем срок окончания перенесли на 5 февраля. Несмотря на целый ряд выявившихся недостатков в боевом управлении, ее результат оценили как вполне удовлетворительный. Неблагоприятные погодные условия не дали применить BBC массированное нанесение разрушений. «Охотники» в указанный период осуществили 21 самолето-вылет и произвели пять атак, четыре из которых считались успешными. Еще о пяти успешных атаках доложили наши подлодки. На самом деле из состава шести немецких конвоев, прошедших в восточном и западном направлениях, было потоплено лишь одно судно (28 января подводной лодкой «С-56»), хотя контакты с нашими силами имели все караваны.

Первый групповой удар состоялся в период между операциями. 13 февраля нашей воздушной разведкой были обнаружены конвой, следовавший в восточном направлении. Уже после того, как он вошел в Варангерт-Фьорд, на перехват поднялось звено Ил-4 (ведущий — лейтенант В. Пирогов) и звено А-20. По замыслу Ил-4 должны были нанести скользящий удар высотными торпедами, а «Бостоны» прицельно атаковать низкими. Погода внесла в план свои корректировки. В 18.27, когда в сумерках суда уже втягивались в ведущий к Киркенесу Бек-Фьорд, их атаковала тройка Пирогова («Бостоны» цель не обнаружили). С высоты 1000 м по судам было сброшено три

торпеды, после чего летчики наблюдали взрыв и пожар. Интересно отметить, что сильное пламя заметили даже наши береговые посты на Рыбачьем, с противоположного берега Варангерт-Фьорда! Тем не менее, по немецким данным, конвой никаких потерь не понес. Сомнений в этом нет, поскольку названия всех судов и их последовавшая судьба известны. С кораблей наблюдали сброс трех каких-то предметов на парашютах, но, виду отсутствия взрывов их приняли за мины, после чего судоходный фарватер ненадолго закрылся для тралиения.

Операция «РВ-2» началась 20 февраля, и снова погодные условия долгое время не давали возможности применить авиацию массированно. Лишь под занавес, в начале марта, состоялась серия боевых столкновений, которые, по своей организации и результатам, весьма напоминали безуспешные бои второй половины 43-го года.

В 09.00 3 марта самолет-разведчик Пе-3 донес, что в районе Перс-Фьорда обнаружен конвой в составе четырех транспортов, двух тральщиков, шести сторожевых кораблей и четырех сторожевых катеров, идущий курсом 120°. Воздушный эскор特 обеспечивала пара «Мессершmittов». Погода в районе конвоя (облачность 10 баллов, высотой 50—100 м, видимость 8 км, дождевые заряды) была не слишком благоприятной для действий BBC, но командование слишком долго ждало этого момента, чтобы удержаться от соблазна бросить на конвой самолеты.

Командующий BBC СФ генерал-лейтенант А.Х. Андреев принял решение нанести внезапный удар по конвою штурмовиками и торпедоносцами под прикрытием истребителей в момент, когда суда будут находиться в районе Эккера. Погода над Варангерт-Фьордом была значительно лучше, и нижняя кромка облачности располагалась на высоте примерно 1000 м. Первый удар должна была нанести шестерка штурмовиков, через 3—5 минут — четверка торпедоносцев. Вместе с ударными машинами выпало 22 истребителя, кроме того, четверка «Киттихуков» должна была блокировать аэродром Лустарти.

Реализация замысла прошла без значительных срывов. В 12.53 из облаков с пикирования штурмовики произвели удар по головному и второму транспорту конвоя. В результате удара считались потопленными транспорт водоизмещением 6000 т и тральщик, один транспорт — поврежденным. Реально большинство бомб упало на безопасном удалении от судов, лишь транспорт «Сабине Ховалдт» получил попадание неразорвавшейся бомбы, а один из «охотников» — легкие повреждения от пущенно-пулеметного обстрела. Вследствие внезапности атаки вражеские корабли не успели открыть огонь, и только на отходе штурмовиков начался слабый обстрел. Во время удара четыре Bf-109 пытались атаковать ударную группу, но были отбиты истребителями сопровождения. Ни одна из сторон реальных потерь в самолетах не понесла. Береговые посты противника, очевидно, обнаружили наши самолеты непосредственно в момент удара, поскольку только в 13.09 немецкое командование дало по радио приказание всем истребителям немедленно лететь к конвою.

Торпедоносцы произвели взлет в 12.15. К целишли те же машины, что и штурмовики, и в 13.01, после того, как у мыса Эккера был обнаружен конвой, ведущий капитан Шебанов подал команду «Атака!». На этот раз с кораблей был открыт

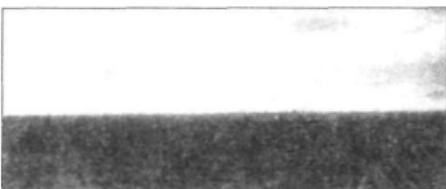


Канонерская лодка «К 3», лидер конвоя
«Rp-108-Ki», атакованного BBC СФ 3.3.1944

сильный заградительный огонь. С некоторых начали ставить дымовые завесы, которые наш самолет-разведчик принял за последствия попаданий. Прорваться сквозь сплошную завесу зенитных разрывов небольшой группе не удалось. В правый мотор ведущего капитана Шебанова попал снаряд, но он продолжал лежать на боевом курсе и с дистанции 2200 м сбросил торпеду по концевому транспорту водоизмещением 8000 т. После сбрасывания поврежденный «Бостон» с резким разворотом ушел вправо, но, пролетев около километра, все-таки рухнул в воду. Мл. лейтенант Гарбуз и лейтенант Францев атаковали этот же транспорт с дистанций 2600 и 2200 м соответственно. Торпеда первого, вследствие большого угла упреждения, прошла мимо, торпеда второго, как считалось, попала в цель. В результате попадания торпед Шебанова и Францева транспорт считался потопленным. Четвертый торпедоносец лейтенанта Мартынова с дистанции 4400 м сбросил торпеду по третьему транспорту, но, вследствие большой дистанции, она не могла достигнуть цели. На отходе торпедоносцы были атакованы теми же четырьмя «Мессершmittами», к которым вскоре присоединился как минимум еще шесть машин, поднятых по тревоге. Все их атаки были отбиты «Аэрокобрами». Хотя пилоты противника претендовали на три воздушных победы, единственным потерянным Р-39, по-видимому, стал жертвой огня сторожевого корабля «У 6115».

Вопреки докладам о потоплении двух транспортов и тральщика, удар оказался совершенно безрезультатным. Все участвовавшие в ударе пилоты четко выполнили поставленные перед ними задачи, но сам замысел содержал крупный недостаток. Рассчитывая на достижение внезапности, командующий BBC СФ генерал Андреев решил использовать и штурмовики, и торпедоносцы в качестве ударных групп, в результате чего корабли охранения остались без воздействия и без особого труда смогли отразить нападение. Штурмовики бомбили с большой высоты, а торпедоносцы были приужнены к сбросу торпед с дистанции, в несколько раз превышающей требуемые 800 м. К счастью, точное выполнение плана, в частности достижение скрытности налета, уберегло нас от больших потерь, но не стало залогом успеха.

Весьма похожий бой состоялся с интервалом в два дня. Снова был обнаружен идущий в восточном направлении караван, для атаки которого в Варангер-Фордзе генерал Андреев выделил шестерку Ил-2 и пару торпедоносцев. На этот раз задачу штурмовиков несколько изменили: им предписывалось не только потопить один из транспортов, но и расстроить ордер конвоя, попытаться подавить пушечно-пулеметным обстрелом огонь зенитной артиллерии. Некоторые изменения коснулись и состава обеспечивающих групп истребителей — теперь кроме отряда блокировщики выделялись демонстративная группа, призванная вызвать преждевременный старт перехватчиков. Как показали последние события, этот трюк нам большей частью удался. Немцы вновь не удалось своевременно усилить воздушный эскорт каравана, зато зенитчики кораблей на этот раз не дремали. Четыре из шести Ил-2 в ходе атаки получили повреждения, а два остальных остались неповрежденными только потому, что по ошибке вместо транспорта атаковали маленький островок. Ответный огонь вызвал возгорание на транспорте «Ирмтрауд Кордс», три немецких моряка получили ранения. Эта ожесточенная схватка была в самом разгаре, когда появилась пара А-20. Выход на курс конвоя был осуществлен неточно, с промашкой на 10–15 км к северу. Поскольку в процессе поиска судов «Бостон» долетели до береговой черты, ведущий парк капитан Мракош скептически оценил внезапность утренней. Когда корабли были наконец-то найдены, он не решился приблизиться к цели ближе чем на 2500–2800 м, хотя в этот момент зенитному обстрелу не подвергались. Немцы без труда уклонились от сброшенных снарядов. Вылетевши вечером разведывательный «Киттихук» сделал несколько фотографий каравана, которые не оставляли сомнений в том, что никаких потерь он не понес. Некоторым



Торпедная атака лейтенанта Францева на немецкий транспорт из состава конвоя 3.3.1944

утешением могло служить только то, что в воздушном бою немцы потеряли один «Мессершmitt». Ошибки, допущенные при составлении плана, очевидны: шаблонность замысла, недопадленность зенитного огня, а самое главное — слишком малый состав ударных групп. Последнее объяснялось в первую очередь тем, что, воспитанный на горьких уроках 1943 г., Андреев вывел свои собственные нормы расчета прикрывающих истребителей и ударных самолетов. По его мнению, шесть «корб» могли надежно прикрыть только два торпедоносца, а поскольку большого числа исправленных истребителей в 255-м ил в этот день не было, то и состав ударной группы приходилось выставить сильно урезанным.

Видимая безуспешность удара 5 марта стала поводом для серьезного анализа в штабе BBC СФ. Когда 13 марта воздушная разведка доложила об обнаружении очередного каравана, Андреев решил увеличить состав группы торпедоносцев до шести машин. Ставка на внезапность более не делалась, в связи с чем на каждый торпедоносец выделялось по три истребителя прикрытия. Для этого шестерка «корб» была усиlena 12 «Киттихуками» 27-го иап. Группа штурмовиков уменьшалась до четырех Ил-2 (прикрытие — четыре Як-1), причем им ставилась чисто обеспечивающая задача — подавить огонь кораблей охранения. Кроме того, выделялась еще шестерка истребителей для барраж над Варангер-Фордом. Ей предстояло воспрепятствовать действиям перехватчиков с аэродрома Люстади.

В целом правильный замысел был целиком сорван неправильными действиями исполнителей. Все началось с инструктажа пилотов торпедоносцев в штабе 9-го гмтап. С того момента, как осенью 1943 г. штаб BBC СФ взял разработку планов ударов в свои руки, штабы дивизий и полков превратились в передаточные инстанции, отвечавшие исключительно за качественную выполнения чужих замыслов. Их смысл работникам штабов полков и дивизий далек не всегда был понятен. До 13 марта все проходило без срыва, но в тот день все случилось иначе. Летчики привыкли к тому, что они атакуют «восточные» конвои в тот момент, когда они уже находятся в Варангер-Фордзе. 13-го же разведка засекла конвой, идущий из Киркенеса, который к моменту нанесения удара уже прошел Варангер-Форд, обогнул Варде и теперь двигался на запад. Штурман эскадрильи капитан Скнарев, которому предстояло в этом вылете выполнить роль ведущего, механически проложил курс к мысу Кубергнес. Никто из штаба полка или дивизии не попытался проверить правильность уяснения задачи.

В момент старта у торпеды одного из «Бостонов» оторвалась стабилизатор, и по приказу с земли он вернулся на аэродром. На замену вылетела резервная машина, но группу не догнала и тоже вернулась. Главные же неприятности ждали впереди. Ведущий, командир эскадрильи капитан Гусев, вскоре понял, что данный штурмовик курс приведет их не туда, куда нужно (он также присутствовал на инструктаже и задачу понял верно). Он был бы рад дать команду на перерасчет курса, но не сумел воспользоваться внутренней переговорной связью — на А-20Ж он ранее не летал. Он смог определиться и взять правильное направление, только когда достиг берега в районе мыса Кубергнес. Казалось, что после этого группа сможет на-

ности удар, пусть и с опозданием, но не тут-то было. Пилоты истребителей, посчитав, что они уже прибыли в район цели, сбросили дополнительные топливные баки в море и перешли на внутренние баки. Когда торпедоносцы достигли Перс-Форда, ведущий истребителей доложил, что топлива у него хватит только на обратный путь, но ответа, по понятной причине, не получил. Даже после того, как истребители повернули на базу, капитан Гусев все еще не потерял надежды найти и атаковать противника. Лишь обнаружив над караваном, незадолго до этого атакованного Ил-2, более десятка «Мессершмиттов», он лег на обратный курс. Что же касается действий штурмовиков, то, несмотря на возвращение по причине неисправности одной машины на аэродром, они отработали довольно успешно. Их бомбы и пушечно-пулеметный обстрел нанесли повреждения «охотнику» и сторожевику, экипажи которых потеряли одного матроса убитым и еще семерых ранеными. Два Ил-2 и один «як» получили повреждения, еще один истребитель разбился при вынужденной посадке. Воздушный бой не принес результатов ни одной из сторон.

Две неудачи подряд заставили штаб ВВС СФ более тщательно подойти к планированию и осуществлению следующей операции. Она пришлась на 17 марта и стала первым в этом году воздушно-морским сражением, продолжавшимся большую часть светового дня.

Идущий в восточном направлении конвой был обнаружен разведывательным «Бостоном» в районе Конгс-Форд в 07.11. Погода (облачность — 3—5 баллов, высота нижней кромки — 1000 м, видимость — до 25 км) вполне благоприятствовала массированному применению авиации, тем более что немецким судам предстояло преодолеть самую опасную часть маршрута в течение дня. Первое нападение на караван последовало уже в 11.46, когда подводка «М-105» беспулеметно выпустила по кораблям внешней линии охранения две торпеды. Тем временем

нем первая волна советских самолетов уже сближалась с целью. На этот раз командование решило разнообразить замысел тем, что кроме традиционной связи «обеспечивающей штурмовики + низкие торпедоносы» впервые создало третью группу в составе 12 истребителей-бомбардировщиков «Киттихок» 27-го иап. В соответствии с замыслом эта группа наносила удар на плоскую раньше основной, чем, как казалось, решалось сразу две задачи — расстройство ордера ПВО и выманивание перехватчиков, у которых к моменту прибытия торпедоносцев уже не оставалось бы топлива. Значительный запас светлого времени позволил организовать по конвой и повторные удары, но их планирование собирались осуществлять исходя из результатов первых налетов.

Первоначально складывалось впечатление, что все пройдет удачно. В 12.27 «Киттихаку», каждый из которых нес по два FAB-100, нанесли удар по судам каравана с пикирования. По немецким данным, он оказался совершенно безрезультатным, хотя пилоты P-40 утверждали, что им удалось поджечь один из транспортов. Последнее обстоятельство указывает, что вместе с ударом по кораблям охранения летчики предложили отстреливаться по, казалось бы, более уязвимым пароходам. Два находившихся над судами «Мессершmitt» от боя уклонились. Что истребителям-бомбардировщикам действительно удалось, это поднять в воздух переватчики. Правда, при постановке задачи им предписывалось выходить на цель демонстративно, не сблюдать скрытности, после сбрасывания бомб вступать в воздушный бой и измотать противника. Ведущий же группы истребителей этого не понял и действовал прямо противоположно. На цель группа выходила с соблюдением скрытности на малой высоте вне видимости с берега. Фактически она сыграла для самолетов Люфтваффе роль будильника, позволив им приготовиться к отражению главного налета.

Когда торпедоносцы обнаружили конвой в районе Перс-Форд, над ним находилось уже 14–16 ВБ-109, которые явно не выражали желания немедленно уйти на посадку. Второй непрятностью являлось отсутствие штурмовиков. Последнее не являлось случайным. Дело в том, что штаб ВВС специально планировал маршрут А-20 с огибанием Варде таким образом, чтобы в районе цели самолеты появились бы внезапно. Ведущий торпедоносцев же капитан Марков проложил курс по прямой и появился над конвоем на несколько минут раньше, чем это предусматривалось плановой таблицей. Для первой ошибки последовала вторая: вместо того чтобы дождаться штурмовиков, он не придумал ничего лучше, чем немедленно ринуться в атаку, предварительно скомандовав всеми «кобрами» ударной группы выйти вперед. В этот момент группа была внезапно атакована сзади сверху из-за облаков истребителями противника. Первыми же пулеметно-пулеметными очередями оказались сбиты два Р-39, включая машину командира 255-го иап майора Чертова и два «Бостона». Еще по одному торпедоносцу сбили тральщик «М 306» и сторожевик «У 5912», что привело к полному уничтожению ударной группы. Не ясно, удалось ли торпедоносцам вообще сбросить торпеды, поскольку в немецких материалах о них ничего не говорится.

В 13.00 через две минуты после начала атаки торпедоносцы в бой вступила семерка штурмовиков в сопровождении 14 истребителей. Они немедленно включились в воздушную свалку над Конвой, в которой оказались потеряны два Як-9. В горячке боя часть штурмовиков сбросила бомбы на транспорта (по докладу, один из них взорвался вспышкой в 10 000 т получил повреждения), часть — на корабли охранения. Потери имелись лишь на двух траулерах, потерявших пять человек ранеными от пулеметного обстрела.

Серьезные потери, понесенные в ходе первого удара, заставили генерала Андреева серьезно задуматься при разработке плана последующих действий. Штабные работники проявили немало фантазии, решив поменять торпедоносцы и штурмовики ролями. Последним отводилась роль главной ударной силы, в то время как первые должны были нанести удар вы-
рываясь из пленума обогретой

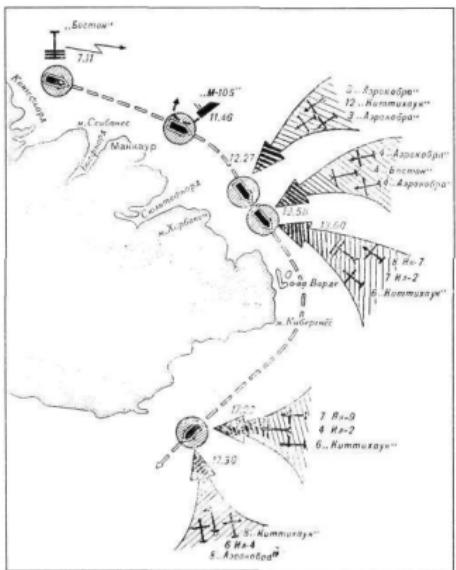


Схема операции против конвоя «Rp-110-Ki» 17.3.1944

сотными торпедами с целью дезорганизовать походный ордер. Эту же задачу имели восемь Р-40 в варианте пикирующих бомбардировщиков. Место нанесения удара планировалось у Экера (Варенгер-Форд), время — спустя четыре с половиной часа после первого.

Увы, в полках не сумели оценить всего этого творчества. Задачи доводились до частей по телефону в скжатом виде, в связи с чем, как и в предыдущий раз, конкретные исполнители не до конца поняли, чего от них ожидают сверху. Конкретно это выразилось в том, что, прибыв в район цели, ведущий торпедоносцев командир 1-й эскадрильи 9-го гмтап майор Волошин по привычке пропустил штурмовики вперед. Последние смогли добиться только нескольких пулевых пробоин в борту траулера «М 273». Спустя восемь минут атаковали «Киттихаки». Их бомбы упали вокруг судов конвоя и не имели даже видимого эффекта. Наконец в 17.30 в атаку вышли высотные «ильюшины». С аэродрома их стартовало шесть, но на одном из самолетов сорвало люльку парашюта торпеды, и ему пришлось возвратиться назад. Остальные действовали не дружно. Только два торпедоносцабросили торпеды по курсу конвоя, а три других с опозданием в тот момент, когда курсовой угол цели вырос до 20 градусов. Хотя пилоты доложили о потоплении 6000-тонного транспорта, реального результата залпа не имел. К этому следует добавить, что и штурмовики, и торпедоносцы подверглись длительному преследованию вражеских истребителей, сбивших «Як» и «корбу». Погиб помощник командира 255-го иап Герой Советского Союза капитан Адонкин. Еще один подбитый «Киттихаки» приземлился на Рыбачьем, где и сгорел. Его пилот получил ожоги. Общие потери дня составили одиннадцать самолетов, девять из которых были сбиты в воздушных боях. Группа III/JG5, являвшаяся оппонентами наших летчиков в течение дня, потеряла один Bf-109.

Таким образом, после серии боев с нулевым результатом 17 марта наша авиация потерпела серьезное поражение. Для 9-го гмтап оно было особенно чувствительным, поскольку четверть погибших экипажей составляли, по меньшей мере, треть от числа подготовленных к боевым действиям экипажей «Бостонов». Причин тому несколько. Во-первых, совершенно очевидно, что командование BBC СФ черезсурцентрализовало боевое управление, что не позволяло командованию полков правильно формулировать полученные задачи перед вылетающими экипажами.

Во-вторых, состав групп по-прежнему оставался весьма немногочисленным. Например, для нанесения поражения судам во втором ударе выделялось всего четыре Ил-2, чего вряд ли хватило бы для потопления даже одного транспорта. Такой ограниченный состав не позволял разбить группу на две подгруппы, которые могли бы осуществить одновременную атаку цели с двух направлений.

В-третьих, ведущие группы, за редким исключением, продемонстрировали неумение и нежелание руководить группами, а попав в сложную обстановку, принимали правильные решения. Плановая таблица регулярно не выдерживалась.

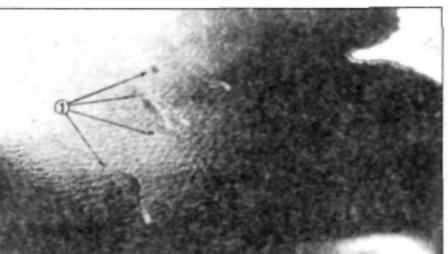
В-четвертых, индивидуальное мастерство авиаторов, особенно подготовленных на скорую руку к действиям в качестве пикирующих бомбардировщиков летчиков 27-го иап, оставляло желать много лучшего. Полное пикирование, которое практиковалось и пилотами Ил-2 и Р-40, не обеспечивало точности бомбометания, особенно с высоты 800 м и более. Еще меньшие шансы на попадание имели торпеды, сброшенные с дистанции 2500—3000 м. В результате получалось, что единственным средством воздействия оказывалась пущено-пулеметный огонь, от которого противник только и нес урон.

В-пятых, главной причиной наших потерь в сражении 17 марта стали истребители противника, что стало следствием отказа от внезапности нанесения ударов, выделения демонстративных и блокирующих истребительных групп. Решив, что господство в воздухе над Баренцевым морем перешло к советской авиации, командование BBC СФ не учло, что противник

все еще в состоянии быстро массировать свои воздушные силы над нужным объектом и не упустит шанса наказать нас за допущенные ошибки.

Тем не менее с весны 44-го года обстановка над немецкими северными коммуникациями продолжала изменяться в нашу пользу. В первую очередь это было связано именно с изменением соотношения BBC противоборствующих сторон. Хотя количество частей BBC оставалось неизменным, а в марте даже сократилось за счет убытия 29-го бап, их ударная мощь увеличилась. Это было связано с окончанием процесса перевооружения истребительных полков на самолеты новых типов, в первую очередь на поступавшие по ленд-лизу «Аэрокобра» и «Киттихаки». В течение первого квартала BBC СФ получили 55 и 80, в течение второго — 85 и 4 машины этих типов соответственно. Эти поставки с лихвой компенсировали потери. Истребители стали все чаще использовать в качестве штурмовиков, а «Киттихаки» (27-й и 78-й иап), кроме того, в качестве пикирующих бомбардировщиков или топтамчиков. С апреля истребители стали группами вылетать на «свободную охоту» вдоль норвежского побережья, буквально терроризируя каботажные перевозки. Эти действия дополнялись ударами по мелким портам и якорным стоянкам, которые истребители-бомбардировщики проводили совместно со штурмовиками. Немецкому 5-му воздушному флоту было нечего противопоставить этой активности. В апреле — мае с театра убыла истребительная группа II/JG5, а затем и штабная эскадрилья 5-й эскадры. Группа III/JG5 осталась в одиночестве. На 1 марта в ее составе числилось 28 «Мессершmittов», на 1 июня — 31. И это на более чем две сотни одномоторных истребителей BBC СФ! Если к этому добавить авиацию 7-й воздушной армии Карельского фронта, станет ясно, что наше превосходство в воздухе стало подавляющим. В связи с этим проводка любого конвоя, даже малкого, состоящего из одного судна, выявлялась для немецкого военно-морского командования в крупную проблему. Единственный, чем противник мог компенсировать нашу воздушную мощь, являлся численность кораблей охранения.

О том, что в крупное сражение может вылиться даже проводка одиночного судна, немцы впервые узнали 7 апреля. С наступлением ночи они попытались увести на баксире из Киркенеса на ремонт небольшой норвежский пароход «Ля Франс» (616 брт). Его эскорт составляли три сторожевика и два охотника за подводными лодками. Вскоре выяснилось, что норвежский баксир не может обеспечить расчетную скорость баксировки, в связи с чем к нему присоединился один из сторожевиков. С рассветом конвой должен был оказаться западнее Вардё, т.е. за пределами наиболее опасной зоны. Случай опрокинул этот замысел. Небольшая группа наших штурмовиков и истребителей, выпустившая для атаки каравана Петсамо —



Торпедная атака высотных торпедоносцев на конвой «Ки-114-Рп» 7.4.1944. Снимок сделан с самолета майора Волошина. Стрелками отмечены места падения торпед 45-35АВА

Киркнес, цели не обнаружила, но при развороте случайно наткнулась на конвой «Ля Франс». Сбросить бомбы точно в сумерках нашим пилотам не удалось, хотя они и уверяли, что ими потоплены два сторожевика (наши летчики насчитали в конвой две вымпелов — три транспорта, миноносец и пять СКР). Поскольку утренняя воздушная разведка не обнаружила в море никаких других целей, штаб BBC решил заняться уничтожением данного парохода. В принципе разгром такого небольшого конвоя не составил бы труда, но тут штабные операторы совершили весьма распространенную ошибку, выделив для выполнения своего замысла слишком ограниченный состав сил. Этот просчет усугублялся решением разгромить противника последовательными ударами, где группы торпедоносцев и штурмовиков не взаимодействовали бы друг с другом. Результат оказался соответствующим — произведя по конвою еще три удара, израсходовав множество бомб и восемь торпед (шесть высотных и две низкие), нам удалось добиться лишь легких осколочных повреждений транспорта. Атаки «Кит-тихуков» и Ил-2 не удалось из-за зенитного огня и слабой подготовки пилотов, низких торпедоносцев — из-за слишком большой дистанции сбрасывания (4500 м!!!). Наибольшую тревогу у немцев вызвали высотные торпеды. В боевом донесении 59-й фоторазведки сторожевых кораблей значилось:

— В 09.47 в квадрате 8424AC произошла атака шести СБ-2 с истребительным охранением из двух Пе-2 (реально в атаке участвовали шесть торпедоносцев Ил-4 и восемь «Киттихуков» в варианте пикирующих бомбардировщиков в сопровождении 16 Р-39. — прим. М.М.) с истинного курса 155°, с высоты от 2500 до 3000 м со стороны солнца. Последовал преследовательный, массированный сброс бомб непосредственно около «Ля Франс», между СКР «V 5912» и букиром «Голосенфюрд», также СКР «V 5911». Бомбы легли на расстоянии 12—25 м от цели. Три следующие бомбы упали в море между правым бортом охотника и конвоем. Почти одновременно наблюдался сброс парашютных торпед. После обнаружения этого факта я с букиром произвел плавный поворот лево на борт на 40°, так как наблюдалась небольшой снос шести торпед северо-западным ветром силой 2 балла. Падение шести торпед наблюдалось по траверзу правого борта на расстоянии 300 м. Две торпеды вскоре после приводнения сдетонировали. Оставшиеся четыре после приводнения высокочили из-под воды на всю свою длину и начали двигаться незакономерным курсом. Заметив это, букирский отряд произвел поворот право на борт на 120°. Время хода четырех торпед составило 3—4 минуты, в течение которого наблюдалось, как они двигались зигзагом отрезками по 500—700 м. У двух торпед, в конце дистанции наблюдался самоподрыв. Две торпеды прошли на удалении от 40 до 40 м от букирского отряда...

Боевой опыт: Относительно метко произведенный сброс парашютных торпед при большом конвое с построением в две или три кильватерные линии может привести к потерям, поворот всего конвоя в направлении сброса в этом случае не будет целесообразен. Предлагается рассредоточение правой колонны конвоя вправо, левой колонны — влево от места падения торпед».

Несмотря на нулевой результат, бой 7 апреля получил в штабе BBC положительную оценку. Считалось, что один 2000-тонный транспорт потоплен, а еще двум таким же транспортом нанесены повреждения. Кроме того, по докладам, на дно пошли еще два сторожевых корабля. В этом случае командование BBC СФ серьезно скорректировало доклады летчиков исходя из данных воздушной разведки, а число потопленных целей укладывалось в разницу между первым неправильным подсчетом, выявленным и последующими подсчетами самолетов-разведчиков. Особенно радовал тот факт, что в ходе сражения мы не потеряли ни одного самолета, хотя каждый раз нам приходилось вести бой с истребителями Люфтваффе (они, кстати, доложили о десяти воздушных победах). Правда, немцы потеряли в воздухе тоже не понесли.

Сражение 7 апреля заставило немецкое командование прервать проход трех следующих конвоев к периоду не летней погоды. Лишь один из них подвергся нашему воздействию в лице подлодки «М-105», совершившей безрезультатный залп 18 апреля. Этот факт еще раз подчеркивает ведущую роль BBC в борьбе на коммуникациях противника.

Спустя два дня командование Северного флота начало третью по счету операцию «РВ». Появление очередного вражеского каравана заставило себя долго ждать. Дело в том, что к этому моменту в Киркенесе скопилось множество судов, которых в любом момент могли стокаться жертвой массированного удара по порту. Это заставило немецких военно-морское командование скрепя сердце пойти на проведение операции даже в период летней погоды. Для этого 14 торговым судам придавалось охранение в лице канонерской лодки, шести траальщикам, четырем охотникам и плавбазам катеров-траальщиков. На прибрежных аэродромах были заняты все исправленные «Мессершмитты» III/JG5. Схватка обещала быть ожесточенной.

Конвой вышел из Киркенеса в 06.10 23 апреля по московскому времени. Уже в 08.45, когда суда достигли Эккера, его обнаружил разведывательный «Киттихавк». Погода (облачность 10 баллов, высота нижней кромки — 100—150 м, видимость — 5—6 км, сильная дымка) не очень благоприятствовала массированным действиям авиации, но выбирать ее не приходилось. В основу замысла разгрома каравана положили уже хорошо известную кальку: «Штурмовики обеспечивают — торпедоносы топят», с той лишь корректурой, что для обеспечения удара выделили две группы Ил-2 общим числом в 12 машин. С минимальным интервалом (по плановой таблице — не более 5 минут) после них в атаку выходили шесть «Бостонов» в варианте низких торпедоносцев. Последующие удары планировалось производить с учетом результатов первых.

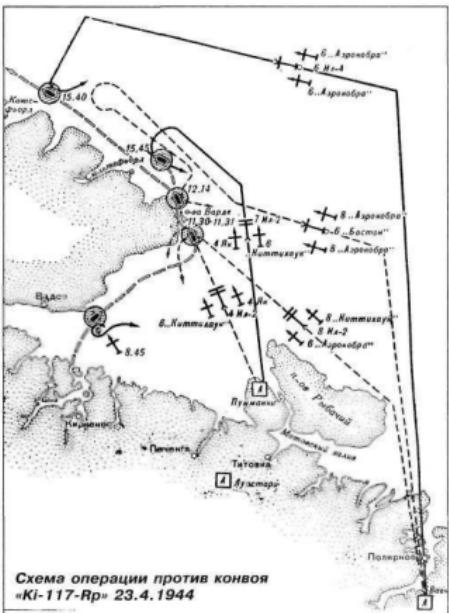
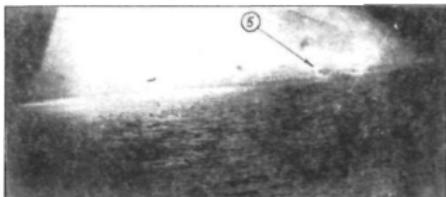


Схема операции против конвоя «Ki-117-Rp» 23.4.1944

Удары штурмовиков в целом прошли по плану, если не считать потери внезапности, приведшей к крупному воздушному бою уже на подлете к цели. Ил-2 все же прорвались, но бомбы сбросили неточно. Огнем сторожевика «У 6110» и охотника «У 1220» был подбит штурмовик заместителя командира эскадрильи 46-го шап капитана Катунину. По наблюдениям остальных пилотов, Катунин совершил огненный таран 3000-тонного транспорта, но, по немецким данным, единственный сбитый огнем зенитной артиллерией штурмовик упал в 150 м от плавбазы «Везер». Посмертно Катунину и его стрелку-радисту сержанту Маркову присвоили звание Героя Советского Союза. От огня зениток пострадали все четыре Ил-2 второй группы, в то время как крупной группе «Мессершмиттов» удалось сбить три Р-40. В этот самый момент над полем боя должны были показаться торпедоносцы, но... этого не произошло. В очединый раз повторилась ситуация, когда ведущий торпедоносцев (а им был наш старый знакомый капитан Гусев) чуть было не сорвал нанесение удара. Очевидно, после случая 13 марта его доверие к штурманам резко упало, и теперь он решил прокладывать курс самостоятельно. Только так можно объяснить тот факт, что вместо курса 270°, который давал ему штурман, он пошел курсом 310°, прошел севернее Вардэ (тем временем штурмовики вели бой у мыса Кифергнес) и, не найдя конвоя, пошел догонять его вдоль норвежского побережья в северо-западном направлении. К счастью, на этот раз истребители сопровождения были в курсе решаемой торпедоносцами задачи, не стали сбрасывать баки, а в районе Маккаура их ведущий открытым текстом потребовал, чтобы Гусев «разворачивал оглыбы» в направлении Вардэ. Когда спустя 45 минут после атаки Ил-2 группа наконец-то обнаружила караван, он уже успел пройти через пролив Буссе-сунд и достигнуть мыса Блудшюттуде. Дальнейшее приведем в изложении командира немецкого сторожевика «У 6109» обер-лейтенанта Нимана:

«Около 11.00 конвой, состоявший из 14 пароходов и 17 кораблей охранения и управляемый командиром 5-й флотилии траулеров, подвергся третьей атаке пятью низко летевшими с севера торпедоносцами «Бостон». При появлении машин в пределах видимости «У 6109» длинным гудком и флагманским сигналом «Самолеты!» объявил воздушную тревогу. 88-мм орудие С/13 открыло огонь уже в дальней зоне. Было сделано примерно 5 выстрелов. Накрытие не наблюдалось. Затем с переходом в 2000-метровую зону было произведено 6–8 выстрелов. Последние три или четыре выстрела легли в боевом порядке атакующей группы самолетов. Между тем легкие орудия также получили разрешение на открытие огня. На расстоянии 2000 м наблюдался сброс торпед. Самолеты перешли на левый борт, так что на контуре, который, вскоре ского появления следов торпед, должен был сохраняться, все зенитное вооружение могло хорошо действовать. Средняя машина указывалась в качестве линии прицеливания. При приближении машин примерно на 600 м наблюдалось несколько попаданий из кормового 37-мм орудия и полного залпа счетверенной 20-мм зенитки в третью машину. Немного спустя и передняя 37-мм пушка добилась попадания в уже горевшую машину, которая вышла из группы влево и упала горящей в воду в 150 м по траверзу «У 6109»... (огнем зенитной артиллерией был сбит А-20 мл. лейтенанта Гарбуза, весь экипаж погиб. — прим. М.М.) Вскоре после катастрофы вражеской машины по левому борту на контуре наблюдались четыре или пять торпедных следов, в направлении которых были выпущены белые ракеты. Одновременно один торпедный след прошел мимо правому борту. Расстояние следов от корабля 50 – 200 м...»

Незадолго до падения самолета мною всем постам было приказано: «Наблюдать за торпедными следами!» Я стоял на правом крыле мостика, когда 1-й вахтенный офицер доложил: «Торпедный след справа спереди!» Одновременно я тоже его увидел. Малозаметный торпедный след был к этому времени уже примерно в 100 м. Избежать его было невозможно, поз-



Торпедная атака на конвой 23.4.1944, снимок с торпедоносца старшего лейтенанта Зайцева. Стрелка указывает на облако взрыва над торпедированным сторожевиком «У 6109»



Сторожевой корабль «У 6109» (быв. рыболовный траулер «Нордвинд»), потопленный совместными действиями торпедоносцев и штурмовиков BBC СФ 23.4.1944

тому стихийная команда 1-го вахтенного офицера «Кругто на правый борт!» была сразу отменена мною: «Нет, только средней частью!» Я хотел предотвратить попадание торпед в кормовую часть, так как машинное и котельное отделения, которые простирались почти на 2/3 корабля, не имели никаких переборок, и корабль, если бы в это большое помещение проникла вода, утонул бы камнем. Торпеда шла довольно близко к поверхности воды, так что я мог видеть ее винты. Примерно через 5 секунд после появления в видимости она попала примерно в 1 м от киля, перпендикулярно кораблю. Взрыв произошел сразу после этого. Мачта упала поперек мостика. Чтобы не быть выброшенным за борт, я держался за леерное ограждение. Когда взрывное облако развеялось, носовая часть корабля находилась под водой, и он приобретал все больший и больший крен на левый борт. Я ожидал опрокидывания корабля и поэтому приказал: «Всем покинуть внутренние помещения и прыгать за борт!»

Потери экипажа сторожевика, по различным данным, составили от 14 до 17 человек, еще двое получили легкие ранения. Дальнейшие события показали, что расчет командира корабля полностью оправдался — носовая переборка выдержала давление воды, и «У 6109» не затонул, а после того, как его носовая часть отломилась и затонула, сторожевик «У 6110» приступил к буксировке. Немцы рассчитывали дотащить корпус до близлежащего Вардэ, а уж после отправить на капитальный ремонт.

Хотя торпедоносцы и доложили о потоплении двух транспортов (точный счет выплевов не производился из-за помех истребительной авиации противника), командование не имело оснований быть полностью удовлетворенным результатами ударов. Конвой продолжал стремительно уходить на запад, а в

его составе еще явно оставались крупные суда. Штаб ВВС решил бросить в бой последний резерв — группу из семи штурмовиков и шесть Ил-4 в варианте низких торпедоносцев. Взаимодействие должно было происходить по стандартной схеме, но все снова пошло наперекоска. На этот раз подвели штурмовики. Обнаружив в районе севернее Вардэ «У 6109» на буиске (буксирку обеспечивал траульщик «М 154»), они отказались от поисков каравана и обрушились на поврежденный корабль. Четыре близких разрывы ФАБ-100 вскрыли корпус его машинно-котельного отделения, и поскольку борту за живучесть вести было некому, уже спустя две минуты бывший китобой ушел на дно всего в 3 милях севернее Вардэ. За этот успех нам пришлось заплатить дополнительную цену — огнем траулца, береговой зенитной батареи и истребителей были сбиты Ил-2 и Р-40, а второй штурмовик сел на воду в районе Пуммаки.

Атака Ил-4 без обеспечения полностью провалилась. Следует подчеркнуть, что после боя 4.7.1943 «ильинцы» ни разу не использовались в качестве низких торпедоносцев при групповых ударамах. Данный тип самолета считался устаревшим для такой работы, и это обстоятельство не могло не повлиять на поведение пилотов. Когда ударная группа (кроме Ил-4, в нее входили 12 Р-39) настигла караван у Берлевога, ее встретила шестерка «Мессершmittов». По нашим данным, торпедоносцы прорвались к цели и сбросили свой груз с дистанции 1500—1800 м, сумев потопить 7000-тонный транспорт и сторожевой корабль. По сведениям немцев, прицельное торпедометание было полностью сорвано действиями вражеских истребителей и следов торпед с кораблей конвой никто не видел. Аналогично различились и причины потери единственной «кобры»: мы считали, что ее сбила зенитная артиллерия, но немецкие корабли на нее не претендуют, чего нельзя сказать о пилотах 5-й эскадры. В любом случае никаких новых потерь конвой не понес. Итог дня: наши потери «Бостон», три Ил-2, два Р-39 и четыре Р-40, причем спаси удалось экипажи штурмовика и «Киттихука». Немцы потеряли сторожевик и два «Мессершmittа» вместе с пилотами. Если этот бой и нельзя считать по-размерению советской стороны, то намеченные цели в любом случае оставались недостижимыми. Что же касается торпедирования «У 6109», то совершенно очевидно, что оно произошло случайно, в результате попадания торпеды, направленной совсем в другой корабль. Вероятность случайного попадания всегда существует на войне, и она возрастает по мере увеличения числа выстрелов. Нам же для этого торпедирования потребовалось ровно год бесплодных «упражнений»: предыдущее попадание — в пароход «Леезе» — состоялось 25.4.1943!

Совершенно очевидно, что главной причиной безрезультатности действий торпедоносцев являлось сбрасывание торпед с больших и очень больших дистанций. Осуществлялось это не по причине непонимания пилотами важности сближения с целью на 800—1000 м, а в силу срабатывания инстинкта само-сохранения в условиях атаки на конвой с неподавленной ПВО. Этот инстинкт настолько глубоко проник в кровь летчиков, что заставлял их действовать подобным образом даже в тех случаях, когда противник по какой-то причине интенсивного зенитного огня не вел. Так случилось, например, 10 мая, когда тройка Ил-4 с низкими торпедами атаковала конвой, куда входил всего лишь один транспорт и два сторожевика. Евге-

ний Францев писал в своем дневнике: «Как они, новички, трутся перед первой атакой! Как дрожали Сушицкий и Николаев (оба летчики участвовали в боевых вылетах с апреля 1944 г. — прим. М.М.), когда получили приказ о вылете, но никто из них не знал, что это всего лишь учение. И Литвинов (майор, помощник командира 9-го гмтап — прим. М.М.) породично побледнел. Да, нелегко заставить себя идти на смерть спокойно». Отношение летчиков к торпедным атакам выражали и другие записи: «Сколько раз кажется, что самолет в огненном кольце, нечеловеческими усилиями, бесконечной волей к жизни вырываешь его в сторону. Островский (капитан Островский не вернулся из трагического вылета 20.9.1943. — прим. М.М.), один из наших летчиков, говорил, что лучше совершу двадцать полетов на бомбометание днем, десять раз скажу на штурмовку, сорок раз готов бомбить любой порт, чем идти в одну торпедную атаку». Несомненно, в полу велась работа над тем, чтобы сократить дистанции заплов, но, когда доходило до дела, все получалось иначе. В очередной раз нам пришлось в этом убедиться в сражении 11 мая.

Крупный немецкий конвой, шедший в восточном направлении, был обнаружен нашей воздушной разведкой еще вечером 10 мая, вскоре после выхода из Ло-Фюрдера. Пока в штабе ВВС ожидали его вхождения в пределы радиуса действия истребителей, операторы успели разработать довольно оригинальный план операции. Его новизна выражалась в том, что первый обеспечивающий удар должны были нанести не штурмовики, а шесть высотных торпедоносцев. Расчет делался на то, что им удастся расстроить ордер ПВО и облегчить атаку пяти «Бостонов» с низкими торпедами, которая должна была последовать с минимальным интервалом. Обеим группам придавались пикирующие «Киттихуки» (семь и шесть машин 27-го иап), которым следовало атаковать корабли охранения. Штурмовики тоже планировались к вылету, но не в качестве обеспечивающей, а ударной группы, как только караван войдет в их радиус. Повторные удары, как обычно, намеревались спланировать после уточнения результатов первых, уже после того как корабли пройдут Вардэ. Поскольку всем трем группам придавалось сильное истребительное прикрытие, для блокировки вражеских аэродромов была запрошена помощь от 7-й воздушной армии.

Первый налет начался в 01.29 11 мая, когда караван достиг района Конгс-Фюрдера. Приятной неожиданностью стало то, что уже первой атакующей группе удалось добиться успеха, потопив сторожевой корабль «У 6113». Вот как это выглядело изложения командира немецкого сторожевика:

«У 6113» шел перед выстроенным в три кильватерные колонны конвоем в качестве траулца правой колонны. В 23.45 был пройден маяк Кельнес. В 00.00 в квадрате 8178 АС была объявлена воздушная тревога. В 00.25 последовала комбинированная атака высокого- и низколетящих самолетов с бомбардировкой, сбросом торпед и обстрелом из бортового оружия. Я сразу разрешил открыть огонь и направил его на первую линию из шести вражеских бомбардировщиков, которые приближались к голове конвой с носовых курсовых углов левого борта. В 00.27 этими бомбардировщиками было сброшено 6 парашютных торпед, которые достигли поверхности водя примерно в 100 м перед «У 6113». По моему команде

Дистанции сбрасывания торпед самолетами МТА СФ в 1-м полугодии 1944 г.

	Число групповых или одиночных ударов	до 1000 м	1000—2000 м	2000—3000 м	3000—4000 м	более 4000 м
Удары по конвойям по данным воздушной разведки	11	1	2	4	2	2
Удары, совершенные в ходе полетов на «свободную охоту»	18	9	8	-	-	1

«Внимание торпеды!» внимание всего экипажа было обращено на поверхность воды. Всего наблюдалось три торпедных следа. Первый перешел с носа на левый трауэр и пересек курс в одном метре перед форштевнем «V 6113». Ввиду этого, я трижды приказал «Полный вперед!» с кратким переложением руля на левый борт. Во время выполнения этой команды вторая торпеда, приближавшаяся спереди по левому борту, прошла в 3 м за кормой. Возможности маневрирования СКР были сильно осложнены поставленным трамом.

Несколько секунд спустя, примерно в 00.29, после того как корабль лет в направлении торпедного следа, на удалении 30 м был замечен еще один след, приближавшийся с траверза левого борта. Уклонение было невозможено. Сразу после этого со стороны левого борта в районе котельного отделения произошел сильный взрыв, за которым последовал второй. Я все время находился на левом крыле ходового мостика. Взрывом я был переброшен через леерное ограждение и получил удар в спину обрушившимся с сигнальной палубы сигнальным фонарем... Рульевые, примыкающие штурманское и вахтенное помещение в непосредственной близости от меня были разрушены. На мостик никого из вахтенных, кроме меня, не находилось. Я попытался перейти на правый борт и, встав на палубу корабля, заметил, что большая часть моего экипажа уже его покинула и плывала, цепляясь за плоты и деревянные части. К этому моменту кормовая часть до леерного ограждения уже находилась под водой... После этого, убедившись, что спасение корабля невозможно, я покинул его сам. Вслед за тем, как палуба скрылась под водой, корабль, устремив форштевень вверх, затонул... В 00.30, примерно через минуту после взрыва, СКР «В 6113» затонула в точке 70°48' N, 29°34' O.. Потери немцев составили семь членов экипажа и три пассажира.

В дополнение к рапорту командир 61-й флотилии сторожевиков высказал ряд любопытных замечаний, которые отчасти объясняли произошедшее:

-Применение больших рыболовных судов в качестве тральщиков перед конвоем представляется не слишком удачным решением, поскольку эти корабли сами по себе являются маломаневренными и из-за поставленного траула становятся еще менее подвижными. Резерв скорости хода этих кораблей при поставленном трауле так незначителен, что быстрый маневр уклонения невозможен. Командир 5-й флотилии тральщиков тем не менее отказался от применения для решения этой задачи традиционно использовавшихся ранее тральщиков класса «М», поскольку с учетом их хорошего артиллерийского вооружения он считал более целесообразным применить их исключительно в интересах ПВО в случае массированных атак самолетов. Чтобы при высокой вражеской воздушной активности избегать дальнейших потерь среди кораблей с траулем, всегда уязвимых в случае применения парашютных торпед, представляется безоговорочно необходимым использование в качестве противоминного охранения быстрых и подвижных моторных тральщиков класса «Р» с малой осадкой. Освобождением от этой функции бывших рыболовных судов, некоторые из которых имеют очень сильное зенитное вооружение, хранение конвоя будет существенно усилено, а управляемость этих кораблей значительно облегчится».

К сожалению, другие циркулирующие торпеды не нашли себе целей, как и бомбы «Киттихуаук». По нашим отчетным материалам, низкие торпедоносцы вышли в атаку через три минуты, но немцы утверждают, что обнаружили «Бостоны» только спустя десять минут после атаки высотными торпедами. Понадобилось, так и было. Снаряды былиброшены с дистанции 2000 м, но даже это обстоятельство, что три из пяти машин несли по две торпеды, не помогло повторить успех 23 апреля. Система зенитного огня противника после атаки парашютными торпедами действительно оказалась рассстроена, но крайней мере ей не удалось добиться попаданий ни в один из самолетов. Ничем не могли похвастаться и «Мессершmittы». К началу боя над конвоем наблюдалось всего два самолета, ко-

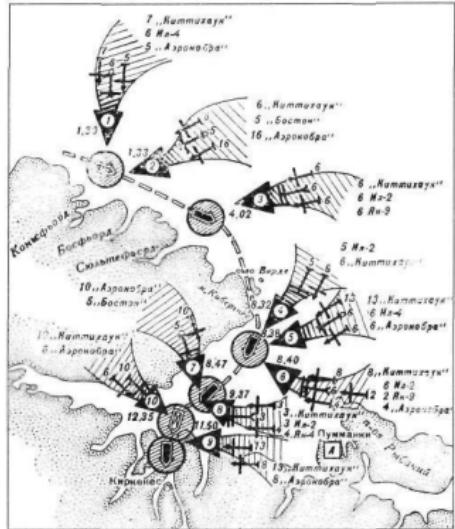


Схема операции против конвоя «Rp-118-Ki» 11.5.1944

торые, не приняв боя, ушли в направлении берега. Сражение с пилотами Люфтваффе состоялось только при возвращении. В ходе него был подбит один «Киттихок», разбившийся при посадке. Большое противодействие встретила атаковавшая в 04.02 группа Ил-2, но детально рассмотрение ее действий в нашу задачу не входит. Считалось, что действиями трех первых групп был потоплен транспорт в 6000 т (высотной торпедой), поврежден в 8000 т (низкой торпедой) и потоплено два СКР, повреждены сторожевые и миноносцы. Самолет-разведчик все еще подтверждал наличие в составе каравана шести крупных судов, а это значило, что налеты придется повторить.

Масштабы второго массированного удара заметно превосходили масштабы первого. По замыслу штабных операторов волны должны были обрушиваться на конвой с пятиминутными интервалами в следующей последовательности:

- пять Ил-2 по транспортам с использованием тактической внезапности;
 - шесть Ил-4 с торпедами АВА в обеспечении 13 «Киттихуков» с бомбами с целью распространить ордер конвоя;
 - шесть Ил-2 и восемь «Киттихуков» с бомбами с целью наhestи удар по кораблям охранения;
 - пять «Бостонов» с восемью торпедами АН — главный удар по транспортам;
 - три Ил-2 с аэродрома Пуммакки — второй удар по транс-

— три Ил-2 с аэродрома Пуммаки — второй удар по гранитным портам.

Группам удалось выдержать плановую таблицу, за исключением последней, которая атаковала с 45-минутным опозданием. Погоды это не делало, поскольку ее состав был слишком малочисленен. Отсутствие исчерпывающих немецких материалов не позволяет детально осветить ход атаки каждой из волн. Ясно одно — вылет и приближение наших самолетов не осталось тайной для противника. Как минимум за шесть минут до первого налета штурмовиков на кораблях каравана была

объявлена воздушная тревога. Вылетевшие с береговых аэродромов немногочисленные вражеские истребители встречали наши самолеты, начиная со второй волны, уже на подходе и препятствовали прицельному применению оружия. Расстроить ордер конвоя нам не удалось, в результате чего зенитная артиллерия сбила один Ил-2 из состава третьей волны и ведущий «Бостон» низких торпедоносцев. В который раз история повторилась — столкнувшись с плотной завесой огня, ведомые с дистанций 2900 — 3300 м без сигнала ведущего стали освобождаться от торпед. Для ведущего Героя Советского Союза ст. лейтенанта Зайцева такое было непримлемо. По свидетельству других летчиков, он «dotянул» до 1500 м, где и был сбит. Штурманом в экипаже Зайцева был Герой Советского Союза лейтенант Боронин, стрелками — сержанты Приходенко и Никитенко. Все они погибли, так и не сумев добиться успеха.



Атака советских торпедоносцев (кадры немецкой кинохроники). На последнем снимке на заднем плане виден охотник за подводными лодками типа «КИ». К данному типу относились охотники «Uj 1209», «Uj 1219», «Uj 1220» и «Uj 1224»

Для торпедоносцев этот удар в данной операции стал последним, хотя истребители-бомбардировщики 6-й иад еще дважды безуспешно попытались нанести потери каравану, уже втягивавшемуся в Бёк-Форд. Итог дня: BBC СФ совершили 207 самолето-вылетов (в том числе 12 высотных и десять низких торпедоносцами), потеряв в ходе них шесть самолетов (А-20, Ил-2, Р-39 и три Р-40; два Р-40 сбиты в воздушных боях, Р-39 погиб, коснувшись крылом воды, остальные сбиты зенитной артиллерией). Считалось, что противник лишился двух из семи транспортов, четырех сторожевиков и тральщика. Реально немцы потеряли «У 6113» потопленным и пароход «Белламела» легко поврежденным в результате попадания неразорвавшейся бомбы. 11 человек личного состава Кригсмарине было убито и 21 ранено. Потери Люфтваффе составили три истребителя вместе с пилотами. Можно считать, что «по окам» победили мы, но цель операции — разгром конвоя — так и осталась недостижнутой. Причины были старыми: малый состав ударных и обеспечивающих групп, никак не годная точность бомбометания пилотов «Киттихуков» (на них приходилось 57 из 99 самолето-вылетов ударных машин), а главное — неудача всех попыток нейтрализовать истребительную авиацию противника. Понимая, что операция осталась незавершенной, командование СФ поставило перед BBC флота задачу уничтожить находящиеся под разгрузкой суда в порту. Самолеты 9-го гмтап также приняли в этом участие, о чём мы расскажем отдельно.

Следующий морской бой с участием торпедоносцев прошел на вечер 16 мая. Предыстория его такова: Конвой Ar-119-Ki (Репе-Форд — Киркенес) вышел из порта в час ночи по среднеевропейскому времени. В 07.50 единственный входящий в его состав транспорт был отпущен в порт Хоннингсвог, и с этого момента караван превратился в отряд боевых кораблей, которым все-таки следовало достигнуть Киркенеса. Там они должны были вливаться в состав охранения формируемого «западного» каравана. В 17.40, когда суда уже достигли района м. Маккарт, они попали в поле зрения нашей воздушной разведки. Групповая цель традиционно идентифицировалась как конвой, а на роль единственного транспорта «назначалась» шедшая в центре ордера канонерская лодка «К 1». Насступление периода полярного дня в северных широтах позволяло действовать без существенных ограничений и в ночное время, так что вскоре немцам пришлось испытать на себе силу наших воздушных ударов.

На этот раз штаб BBC СФ проявил еще большую, чем обычно, оригинальность, не став детально планировать удары и плановую таблицу. Возможно, это было вызвано малым размером «конвоя», возможно — желанием дать проявить себя штабам соединений. Последние получили задачи в самых общих чертах, в частности, штаб 5-й иад: «Нанести по конвойю низкими торпедоносцами два удара: первый до подхода его к порту Варде и второй в районе Кирбергнес. Удар торпедоносцев обеспечить истребителями «Аэрокобра» 255-го иап и «Киттихук» 27-го иап». Чуть более конкретные задачи были поставлены перед командирами 6-й иад и свежесформированной 14-й смешанной авиадивизии (туда вошли 46-й шап, 20-й и 95-й иап) — им следовало сформировать три группы для удара по каравану у мыса Кирбергнес. Какими бы благими намерениями не руководствовались в штабе BBC СФ, они совершили серьезную ошибку: 5-я иад не могла самостоятельно обеспечить выход в атаку своих торпедоносцев, которые при отсутствии взаимодействующих групп просто обрекались на залп с дальних дистанций. Именно так и получилось на практике. Своевременно обнаружив группу А-20, немецкие суда поставили плотную огневую завесу, что заставило наших пилотов стрелять с расстояния 2000 м. Правда, сброс торпед осуществили только два из четырех «Бостонов», пилотировавшихся лейтенантами Сушитским и мл. лейтенантом Рыбчинским. Ведущий группы капитан Гусев и мл. лейтенант Николаев не смогли сбросить три подвешенные под их машинами торпеды из-за того, что

техники забыли вставить пиропатроны. Немцы выполнили маневр уклонения, в результате чего ближайшая из торпед прошла на удалении 150 м. «Беззубость» самолета ведущего не стала поводом для того, чтобы противник отказался от ее обстрела — на А-20 вышел из строя мотор. Лететь на одном моторе «Бостон» мог, но не с двумя подвешенными торпедами. Сбросить их он не мог. Самолету пришлось приводниться в 50 милях севернее мыса Цып-Наволок. Возвращавшийся после наблюдения за конвоем самолет-разведчик, обнаружил шлюпку с экипажем Гусева, доложил на базу, но торпедные катера нашли ее только спустя 30 часов. За это время у раненого воздушного стрелка успел помутиться рассудок. Штурман тоже получил ранение в бою, и только Гусев остался невредимым. Для него это «купание» стало вторым.

По-видимому, в связи с неудачей первого вылета второй в район мыса Кибергнес не производился. Там за всех отработали штурмовики и истребители-бомбардировщики. Впервые за всю историю боевых действий на Севере им удалось добиться прямых бомбовых попаданий в движущиеся вражеские корабли! В значительной мере это объяснялось использованием нового для здешнего театра метода атаки — томпактового бомбометания. Три ФАБ-100, сброшенных топмачтовым методом с Ил-2 стали причиной гибели охотника «У 1210». Одно попадание получили сторожевой корабль «У 6108», от пулеметного обстрела пострадали тральщик «М 35» и охотник «У 1212». Ответным огнем были сбиты два Ил-2, два Р-40 и один Р-39. Новый метод бомбометания оказался заметно более эффективным, но сопряженным с большими потерями. В любом случае это было более разумным разменом чем тот, который приходилось осуществлять торпедоносцам — платить за случайные успехи регулярными потерями.

Две последних декады мая стали пиком активности BBC СФ на коммуникациях противника за весь 1944 г. Это объяснялось тремя причинами: установлением сравнительно неплохой летней погоды, решимостью командования СФ обрушить на врага всю мощь своей авиации и определенной недюоценкой этой мощи командованием противника, которое все еще допускало проводку карааванов в дни с хорошей погодой, надеясь на корабельную зенитную артиллерию и перехватчики. А между тем последние уже начинали выдыхаться. 16 мая в боях участвовало всего восемь «мессершмиттов», пилоты которых тем не менее сумели додоложить о 22 воздушных побе-



Высотные торпедоносцы идут к цели, 1944 г.

дах. Создается впечатление, что этими многочисленными заэвешениями командование 5-го воздушного флота пытались снять с себя обвинение моряков в слабом прикрытии конвоя с воздуха. По-видимому, критика все-таки подействовала, и для обеспечения прохода очередного «восточного» караавана на аэродром Свартнес временно перебазировалось боевое ядро группы III/JG5.

Битва с этим конвоем была сравнительно короткой, но ожесточенной. Суда были обнаружены на дальних подступах — в 17.00 25 мая у м. Нордкин, и это позволило нанести первый массированный удар уже в районе Тана-Фьорда. Его замысел сильно напоминал замысел удара 11 мая: шесть Ил-4 с высотных торпедами, затем истребители-бомбардировщики «Киттихайк» (восемь в варианте пикирующих бомбардировщиков и четыре в варианте топмачтовиков) и, наконец, тройка низких торпедоносцев. Последняя группа, которой традиционно предоставлялась роль нанесения главного удара, была слишком малочисленна, но четвертый экипаж «Бостона» был отстранен от выполнения боевой задачи как не прошедший необходимой подготовки. Впрочем, и два из трех экипажей, которые были выделены для удара, могли считаться подготовленными лишь весьма условно. Только ведущий тройки лейтенант Гнетов имел необходимый минимум опыта. На прошлом незадолго до этого партийном собрании, где, очевидно, разбирались неудачные действия 16 мая, партрот экспедиции Гнетов заявил (цитируется в изложении дневниковой записи Е.И. Францева): «Пойдем в атаку — с курса не свернем. Если не потопим торпедой, пойдем на таран!» Ему же приписывают слова: «Гвардия не отступает! Гвардия бьет врага насмерть!.. Так и получилось...

Хотя трем ударным волнам придали 22 «Аэрокобры» сопровождения, сильного противодействия в воздухе в районе Тана-Фьорда не ожидалось. Мероприятия для достижения скрытности не планировалось, и единственной мерой обеспечения являлась блокировка аэродромов Луостари и Хебуктен самолетами 7 ВА. Как мы знаем, они оказались пусты. Группы истребителей-бомбардировщиков и низких торпедоносцев облетали Вардё на бреющем полете, но высотные «ильюшины» шли на большой высоте и, по-видимому, были обнаружены при помощи радара. Согласно журналу боевых действий 61-й флотилии сторожевиков, воздушная тревога была объ-



явлено за девять минут до визуального обнаружения первого самолета. Когда в 22.32 «ильюшины» приблизились к конвою, и там ждала не традиционная пара «Мессершмиттов», а шесть или восемь вражеских машин. Помешать заходу на цель они не успели, но на отходе навязали нашим ожесточенный воздушный бой. До этого торпедоносы сбросили свои торпеды на носовых курсовых углах конвоя, после чего наблюдали попадания в 6-8000-тонный транспорт и миноносец. На этот раз заявка не так уж сильно отличалась от реальности — две 45-36АВА попали в норвежский пароход «Сольвикен» (3502 брт; перевозил строительный лес, погибло три члена экипажа). Точность торпедометрии обяснялась сравнительно небольшой высотой — всего 1900 м, но это же обстоятельство облегчило противнику организацию контратаки. Шестерка Р-39 эскадры оказалась скована боем, и торпедоносцам пришлось пробиваться домой самостоятельно. К счастью, ведущему группы капитану Шкарубе удалось сохранить строй, что позволило избежать полного уничтожения. Потери тем не менее оказались тяжелыми. Упал в воду и погиб со всем экипажем Ил-4 ст. лейтенанта Евдокимова. Машины мл. лейтенантов Титова, Ледового и лейтенанта Губанова получили серьезные повреждения, причем последней пришлось ремонтироваться капитально. Прибытие в район боя новых групп советских самолетов заставило пилотов Люфтваффе оставить Ил-4 в покое.

Тем временем увеличилось и количество перехватчиков, поскольку к месту боя прибыли 19 Bf-109 из Свартнеса. Связанные поем «Киттихауками» бомбили неточно, а группа томагавковиков и вовсе отстала. Она вышла в атаку уже после низких торпедоносцев, нападение которых, согласно плановой таблице, ей и надлежало обеспечить. Кроме того, ведущий группы решил атаковать не торпедовым методом, а с планирования с 800 до 200 м. Все бомбы легли мимо цели. Сразу после бомбометания P-40 ложились на обратный курс и спешно покинули место боя, хотя по замыслу им следовало усилить атаку торпедоносцев.

Все это и предопределило трагедию звена Гнетова. Оно подошло к каравану со стороны носовых курсовых углов, а затем развернулось для атаки со стороны берега. В этот момент четверка «Мессершмиттов» попыталась нанести удар в лоб. В бой вступили четыре «кобры» группы воздушного боя. Другая пара Bf-109 связала боем шесть Р-39 неподственного сопровождения. Летчики наших истребителей увлеклись боем, в ходе которого якобы сбили один «Мессершмитт», но торпедоносцев они больше не видели. На базу те не вернулись. Пилот самолета-разведчика впоследствии утверждал, что примерно в это же время он наблюдал потопление миноноса и сторожевого корабля. С учетом предшествующих заявлений Гнетова полигорданы разрисовали картину гибели звена в неподражаемых красках: «... На боевом курсе они были атакованы истребителями противника и обстреляны сильным огнем; все три торпедоноса загорелись, но, несмотря на это, бесстраш-

**Заместитель командира
1-й эскадрильи 9-го гмтап
капитан Шкаруба Константин Федорович. Удостоен
звания Героя Советского Союза 19.8.1944**



ные летчики продолжали сближаться с конвоем. Впереди летел лейтенант Гнетов, за ним его ведомые: комкоры эскадрильи гвардии мл. лейтенант Рыбчинский и комсомолец гвардии мл. лейтенант Николаев. С дистанции 500—1000 м самолеты сбрасывали 3 торпеды и потопили миноносец и сторожевой корабль противника. В районе конвоя все три торпедоноса «Бостон» упали в море и погибли, но поставленную задачу они с честью выполнили» (цитируется по полигонированию начальника Полигонета BBC СФ). В некоторых пропагандистских материалах дописались даже до утверждения, что Гнетов совершил «огненный таран». Свет на истинное положение вещей проливает журнал боевых действий 61-й флотилии сторожевиков (время отличалось от московского на один час):

Дата и Место время	Событие
21.29 Квадрат 7396 АС	6 СБ-2 под прикрытием б истребителей атакуют конвой с направления 110°, высоты 3000 м. Корабли охранения и пароходы открывают огонь из всего оружия. Со всех направлений новые нападения посредством бомб, парашютных торпед и бортового оружия. ПХ «Сольвикен» получил два попадания торпедами.
21.32	4 Ил-2 (Ил-2 в налете не участвовали, за них пришли истребители- бомбардировщики Р-40 — прим. М.М.) атаковали СКР «V 6115» на бреющем полете бомбами и бортовым оружием. 4 близких разрыва бомб у борта «V 6115».
21.34	Подлет к конвою 9 «Бостонов». Соединение разделилось и атаковало 6 машинами с направления 330° и 3 машинами с направления 260°. Одна из 6 машин оказалась в хорошем положении для обстрела с «V 6115», получила многочисленные попадания и загорелась.
21.35	1 «Бостон» упал.
21.40	1 из 3 «Бостонов» также получил поражек хороши ложившегося огня с «V 6111» и упал по направлению 340°. СКР «V 6110» и «V 6115» по приказу командира конвоя отпустили для оказания помощи торпедированному ПХ «Сольвикен».
21.42	3 «Бостонов» атаковали «V 6107»
21.44	торпедами и бортовым оружием. Налет отбит, от торпед уклонились
21.50	маневрированием. В результате обстрела из бортового оружия вышел из строя компас, многочисленные пробоины в каторе и выход из строя личного состава.
21.55	



Норвежский транспорт «Сольвикен», потопленный вы-
сотными торпедоносцами 25.5.1944

22.15	Попытка баксировки СКР «V 6115» неудачна. ПХ «Сольвилен» тонет.
22.20	71°06' N 28°55' SO
22.25	СКР «V 6110» и «V 6115» присоединились к конвою. Потери личного состава — общий итог: «V 6107» 2 убитых, 1 легкораненый «V 6115» 6 тяжело и 6 легкораненых.

Это описание несколько отличается от советской картины боев, но если предположить, что на «V 6107» часы опаздывали на 10–13 минут, все становится на свои места. Получается, что торпедоносы атаковали караван со стороны этого сторожевика (только он наблюдал сброс торпед и торпедные следы) и пулеметным обстрелом смогли нанести потери его зенитчикам. Тем не менее огнем находившихся рядом кораблей два «Бостона» оказались сбиты. Третий, по всей видимости, стал жертвой истребителей 5-й эскадры (они по результатам боя 25 мая донесли о 34 воздушных победах, в т.ч. о сбитии 20 «Бостонов»!). Других наших самолетов, кроме одного Ил-4 и трех А-20, из состава сил первого массированного удара потерянно не было.

Второй массированный удар командующий BBC СФ запланировал в районе Перс-Фордера. Поскольку «Бостонов» с экипажами в строю уже не оставалось, роль первой скрипки отвела штурмовикам Ил-2, в то время как группы высотных торпедоносцев надлежало расстроить ордер каравана. В промежутке между ударами командующий распорядился отправить в район Варде демонстрационную группу, которой по радио передавались различные ложные приказы, направленные на то, чтобы вызвать преждевременный старт и изматывание перехватчиков. Враг вроде бы клонул на эту утку, но у него оставалось почти два часа времени, чтобы вернуть самолеты на аэродром, заправить их и подготовить к новому старту.

Главные события развернулись в промежутке между 05.58 и 06.14 26 мая. Первым, как и было предусмотрено планом, атаковали высотные торпедоносы. На этот раз их воздушный эскорт вырос до 16 «кобр», но бой с «Мессершmittами» все равно оказался тяжелым. В нем оказались потерны три Р-39, а один из Ил-4 (пилот — мл. лейтенант Титов) упал в море вскоре после торпедометания. Поскольку прорыва ВИ-109 никто не видел, сочли, что это результат попадания зенитного снаряда. Ожесточенное противодействие заставило летчиков избавиться от торпед в стороне от каравана, так что попаданий не было. Тем не менее действия высотных торпедоносцев в операции командование сочло довольно успешными, что выразилось в представлении их ведущего заместителя командира 1-й эскадрильи 9-го гмтап капитана К.Ф. Шкарубы к званию Героя Советского Союза (награжден указом от 19 августа).

Не менее жестокий бой пришлось выдержать группам штурмовиков, атаковавшим позже. Ущерб сопутствовал только четырем топмачтовикам Ил-2, добившимся попадания одной ФАБ-250 в носовую часть транспорта «Герта Энгелин Фриден» (3672 брт). Судно загорелось, но вражеским сторожевикам удалось отконвоировать его в Вардэ. В конце войны оно было обнаружено в тяжело поврежденном состоянии в Брюнхольсте, по-видимому, как раз таки после взрыва бомбы и пожара 26 мая (возможно, новые повреждения были получены при налетах союзной авиации на порт). В воздушных боях мы потеряли четыре Ил-2 и «Киттихук». Многие самолеты получили повреждения. Генерал-лейтенант Андреев хотел было нанести третий удар по каравану в Варангер-Фордере, но доклады из частей убедили его отказаться от этого намерения. Особенно плачевным оказалось и состояние 9-го гмтап, который мог выставить не более четырех высотных торпедоносцев и ни одного низкого.

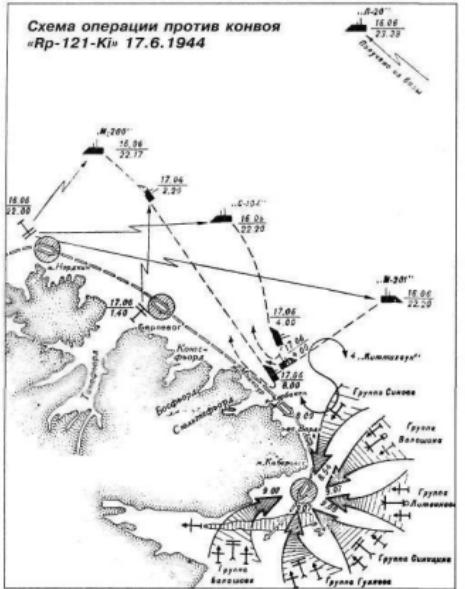
Результат операции: произведено 127 вылетов, в т.ч. 57 ударными машинами, куда входили и 13 торпедоносцев. Нам удалось потопить или тяжело повредить два из пяти крупных транспортов конвоя, небольшой танкер «Марштайн» пострада-

дал от близкого взрыва бомбы. Эскортные корабли отделались легкими повреждениями, но на некоторых из них имелась серьезная убыль личного состава. Истребители Люфтваффе потерять не понесли. Мы лишились 13 самолетов, примерно три четверти из которых оказались сбиты в воздушных боях. Получила повреждения и подводная лодка «С-15», безуспешно попытавшаяся атаковать караван в промежутке между авиаударами и накрытая глубинными бомбами немецких охотников. Выплыла торпеды и «малютка» XV серии «М-201», но противник ее торпедного залпа не зафиксировал. Правес по очкам оказался на стороне немцев, который впервые с начала года сосредоточили в небе над караваном все оставшиеся в их распоряжении силы истребительной авиации. Для нас это оказалось неожиданным, на что указывает тот факт, что мероприятие по обеспечению оперативной маскировки планировалось шаблонно и не в достаточной мере. Ошибки командования многократно усугублялись неправильными действиями наших истребителей, которые легко бросали подопечных, а в ряде случаев вели себя пассивно, ожидая, что противник атакует их первыми. Тем не менее тот факт, что нам впервые удалось «дотянуться» до крупных судов каравана, говорил о том, что мы находимся на правильном пути. Один из транспортов был торпедирован высотными торпедами, которые в условиях громоздкого построения конвоя оказались куда более действенным оружием, чем торпеды «низких» «Бостонов». Это не осталось незамеченным нашими командование, которое пришло к выводу, что «высотники» при соответствующем обеспечении могут наносить не только обеспечивающие, но и главные удары. Собственно говоря, выбирать все равно было не из чего — к 1 июня в части осталось только 13 «Бостонов», к которым имелось всего несколько подготовленных экипажей, и восемь Ил-4.

Именно нанесение главного удара высотными торпедоносцами было положено в основу замысла действий против следующего «восточного» конвоя, обнаруженного нашей воздушной разведкой вечером 16 июня. Погода была отличной, но на этот раз генерал-лейтенант Андреев решил не наносить удары на максимальном удалении от наших баз, поскольку, как показало сражение 25–26 мая, сил для воздействия на караван на всем участке пути все равно не хватало. Наносился всегда один массированный удар, причем большое внимание в плане уделялось сокращению интервалов между ударными группами. Масштабы удара впечатляли. Первая группа — 12 «Киттихуков» в варианте пикирующих бомбардировщиков и шесть в роли дымзасечек (сбрасывали дымовые бомбы) — являлась обеспечивающей, затем две группы высотных торпедоносцев (четыре Ил-4 и шесть А-20) и три группы штурмовиков (16 Ил-2), и все это за 10 минут. Истребительное прикрытие изначально составляло из расчета на серьезный воздушный бой — 50 Р-39, по восемь Р-40 и «яков». В качестве места решительного нападения намечался район м. Кибергнес, до которого с момента обнаружения караван двигался 12 часов. Все это дало возможность подготовиться к удару достаточно тщательно, но не настолько, чтобы ведущие группы безупречно выполнили плановую таблицу.

Удар «Киттихуков» начался в 08.54 — на шесть минут раньше, чем предписывалось планом. Примерно за 25 минут до этого шедшая с набором высоты группа была обнаружена стоявшим на м. Кибергнес радаром, и за пять минут до начала налета немцы довели количество перехватчиков над караваном до 17. Нашим истребителям пришлось вступить в бой и частично освободиться от бомб уже на подходе к цели. Дымовые бомбы своей роли не сыграли, поскольку за десять минут, прошедших до начала атаки штурмовиков, их дым успел развеяться. Последним пришелся тяжелей всех — число истребителей противника достигло максимума, огонь кораблей остался неподавленным, дымзавеса отсутствовала. К сожалению, все атаки производились на топмачтовым методом, а с пологого пикирования с высоты 900–1000 м. С учетом этого, боль-

**Схема операции против конвоя
«Rp-121-Ki» 17.6.1944**



шим достижением можно считать попадание одной ФАБ-250 в носовую часть транспорта «Флорианполис» (6419 брт). В числе прочих грузов судно перевозило сено, которое после взрыва загорелось. На локализацию пожара на немецкое ушло несколько часов. Этот успех обошелся нам довольно дорого — зенитным огнем было сбито четыре Ил-2. Часть из сбитых принадлежала береговой зенитной батарее, поблизости от позиций которой генерал-лейтенант Андреев столь несомнительно наметил место проведения операции.

В нарушение плановой таблицы высотные торпедоносцы атаковали в 09.07 последними, сразу после штурмовиков. Это позволило «мессершmittам» набрать высоту и взяться за «Бостоны». Пилоты высотников осмотрительно забрались в



Норвежский транспорт «Диксие», потопленный высотными торпедоносцами 17.6.1944

облаха (высота около 2500 м), откуда сбрасывали торпеды в «окна». Залпы обеих групп получились недружными и легли не точно. Тем не менее через шесть минут одна торпеда все-таки попала в корму норвежского транспорта «Диксие» (1571 брт; перевозил строительный лес, при взрыве погиб один человек). По всей вероятности, именно по поводу этого боя командир 5-й флотилии тральщиков, исполнявший в данном случае роль командира конвоя, писал в финальном отчете: «Парашютные торпеды имели столь глубокую установку хода, что они проходили под тральщиками класса «М». Так, в течение одного дня такие торпеды шесть раз прошли под «М 31». Вероятно, именно большая установка глубины хода затруднила наблюдение за торпедами и привела к попаданию в «Диксие». Судно продержалось на поверхности 16 минут, после чего затонуло. Интересно отметить, что наблюдавший за конвоем самолет-разведчик, до того как был отогнан «Мессершmittами», успел заметить только повреждение транспорта в 6000 т, который приписал результатам атаки последней группы штурмовиков. По заключению штаба, торпедоносцам пришлось довольствоваться только «потоплением» трех каботажных судов по 600—800 тонн каждое. Некоторое время группа «Бостонов» преследовалась истребителями противника, которые не добились в этом сражении никаких успехов, что, правда, не помешало немцам доложить о 17 воздушных победах.

Итог операции: произведено 112 самолето-вылетов (в т.ч. 38 ударными самолетами, из них 10 высотных торпедоносцами), потоплен один и серьезно поврежден другой транспорт из шести крупных судов. На кораблях охранения один убитый и 10 раненых. Немцы потеряли два «Мессершmittа», но их раненые пилоты спаслись. Мы потеряли четыре Ил-2 из зенитного огня. Качественное наблюдение за конвоями позволило сравнительно точно установить результаты ударов, благодаря чему командующий BBC СФ незамедлительно отдал приказ о подготовке плана удара по порту Киркенеса.

Перевес по очкам на этот раз оказался на нашей стороне. Относительный успех операции, несомненно, объяснялся двумя факторами: решительным массированием сил истребительной авиации в районе цели и небывалой скоротечностью всего удара — фактически он занял всего 14 минут. Насложение большого числа групп не дало полностью соблюсти плановую таблицу, но в этом ничего страшного не было. Самолеты энергично атаковали конвой с разных направлений почти одновременно, что заставило противника разделить зенитный огонь и сократить время обстрела. К сожалению, высотные торпедоносцы не наносили удар первыми, что расстроило бы ордер караавана, а среди Ил-2 отсутствовали томпачтовики. Высотные торпедоносцы в очередной раз продемонстрировали свою эффективность в случае применения по крупному конвою, даже несмотря на то, что им сильно мешали. По сумме факторов операция 17 июня оказалась наиболее удачной из всех, предпринятых BBC СФ на коммуникациях противника в течение войны, и можно только сожалеть, что в дальнейшем до октября 44-го ничего подобного не предпринималось.

Участие в ударах по конвоям было не единственной разновидностью массового использования самолетов минно-торпедной авиации. С весны 44-го BBC СФ начали наносить удары по скоплениям судов в Киркенесе, и машины 9-го гмтап играли в них далеко не последнюю роль. Бомбардировки этого главного порта снабжения лапландской группировки противника осуществлялись с начала войны, но все они выполнялись в виде бомбометания с горизонтального полета, с больших высот преимущественно ночью и, естественно большого успеха не имели. Изменение методов ударов стало возможным только тогда, когда наше командование почувствовало себя хозяином положения в воздухе.

Краткая предыстория первого удара такова: 4—5 апреля противник, пользуясь периодом нелетной погоды, провел в Киркенес очередной карааван. Выход обратного конвоя планировался только на 14 апреля, в связи с чем командование

Люфтваффе решило ненадолго перебазировать силы III/JG5 на кандалакшинское направление. Это перемещение не осталось незамеченным нашей радиоразведкой. В середине дня 10 апреля небо над Киркенесом расчистилось, что позволило произвести детальную фотографированием. Дешифровка снимков показала как сосредоточение в порту 21 транспорта и 18 кораблей охранения, так и отсутствие перевозчиков на аэродроме Лустарни. Генерал-лейтенант Андреев приказал немедленно приступить к разработке плана операции. Между 18.10 и 22.44 тех же суток наша авиация нанесла по порту и близлежащим фьордам пять ударов, сопровождавшихся значительным видимым успехом. Пятерка Ил-4 в варианте высотных торпедоносцев зашла на цель последней. Самолеты сбросили торпеды на якорную стоянку южнее острова Реней, где, по немецким данным, в тот день находились шесть судов. С самолетов результат торпедометания не наблюдалось, но его свидетелями стали экипажи немецких сторожевых кораблей «V 5913» и «V 5914». В соответствии с журналом боевых действий 59-й флотилии СКР, в воздухе наблюдались только три парашютные торпеды, одна из которых взорвалась при ударе о землю. Ход других в воде не наблюдался. Такие результаты торпедометания вряд ли могут удивлять. Ввиду ожидаемого противодействия зенитной артиллерии,брос с осуществлялся с высоты 3000 м, ветровый снос мог быть значительным, и группе было непросто попасть даже в акваторию фьорда, не то что в транспорта. Тем не менее безрезультивные действия торпедоносцев с лихвой покрывались успехом штурмовиков, которые внезапными атаками повредили суда «Маркобруннер» (8140 брт) и «Больтенхоф» (3307 брт), которые сели на грунт на мелководье. Потери наши ударные группы не имели. Результаты удара по Киркенесу настолько резко контрастировали с успехами и потерями в сражениях с конвоями, что не могли не вызвать у нашего командования желания повторять такие операции и в дальнейшем.

Следующий тур пришелся на 13–14 мая и являлся непосредственным продолжением сражения с «восточным» караваном ЯР-118-Ki (прибыл в Киркенес 11 мая). Наше командование выждало определенную паузу, в течение которой противник снова рассредоточил свою истребительную авиацию из района Киркенеса на другие направления, и начало операцию вечером 13-го числа. В основу замысла лежало стремление нанести одновременно четыре удара по трем районам сосредоточения вражеских судов. И на этот раз торпедоносцам досталась якорная стоянка в районе Реней. Пилоты продемонстрировали стабильность результата — попаданий не было. Тем временем штурмовики, впервые атаковавшие топмачтовым методом, повредили пароходы «Патагония» (5898 брт) и «Пернамбуко» (4121 брт), причем последний частично выгорел и сел на грунт. Поскольку в ходе налетов Люфтваффе практически не оказали никакого сопротивления, на следующий день налет решили повторить. Наконец-то командование поняло, что применять циркулирующие торпеды в таких узких акваториях, как фьорды, бесполезно, и решило использовать машины 9-го гмтап в качестве горизонтальных бомбардировщиков. Первое применение в новом качестве прошло неудачно. В 05.03 четыре Ил-4 сбросили 6 ФАБ-250 и 32 ФАБ-100 на суда у Реней и снова мимо. Тем временем «Киттихаки»—топмачтовики в Яр-фьорде уничтожили пароход «Хоган Фаулбум» (2944 брт). Наши потери в течение двухдневной операции составили один Ил-2 и один Р-40, сбитые огнем зенитной артиллерии. Истребители 5-й эскадры, по докладам, добились всего лишь одной воздушной победы на второй день, что вызвало весьма эмоциональный обмен мнениями между штабами Адмирала Полярного побережья и 3-го авиационного командования Люфтваффе (отвечало за действия на Заполярном фронте). Последнее уверяло, что после сражений над конвоями 23 апреля, 10 и 11 мая в группе III/JG5 осталось всего четыре исправных истребителя и оно просто не в состоянии удовлетворить все заявки флота. Впрочем, такое положение

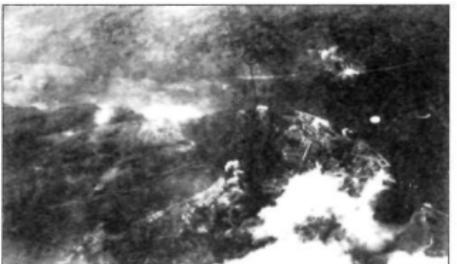
дел продолжалось недолго. По-видимому, именно между 14 и 25 мая группа получила крупное пополнение в лице 25 Bf-109G, что позволило немцам оказать ожесточенное сопротивление при проводке очередного каравана 25–26 мая. Потери наших BBC в этом сражении оказались столь чувствительны, что от удара по Киркенесу в последующие дни генерал-лейтенант Андреев задержался.

Совсем иные эмоции испытывало наше командование после сражения у м. Кирбергнес 17 июня. В BBC СФ оставалась масса исправных самолетов, в порту имелось множество целей, а сильные вражеские истребители в утреннем сражении казались значительно подорваны. Тем же вечером начались массированные налеты, в которых впервые принимал участие переброшенный на Север с Черного моря 36-й мтап.

Переброска этой части на Северный театр была предусмотрена еще приказом НК ВМФ №0122 от 15.2.1944. Очевидно, в связи с тем, что на Черном море к тому времени оставалось мало крупнотоннажных судов, а на Севере по погодным условиям было трудно использовать пикирующие бомбардировщики Pe-2, командование авиации ВМФ решило рокировать 36-й дбап на «Бостонах» с 29-м бап на «пешках». Перебазирование 36-го полка надлежало закончить к 15 апреля, причем после включения в состав 5-й мтап он переименовывался из дальнебомбардировочного в минно-торпедный. Поскольку в момент отдачи приказа боевое ядро части находилось в составе активно действующей Скадровской авиагруппы, командование BBC СФ не сразу приступило к выполнению приказа.



Разрывы бомб ФАБ-500 и пожары на причалах и в городских кварталах Киркенеса 17.6.1944. Снимок сделан с бомбардировщика капитана Гусева



Разрывы бомб ФАБ-500 в районе рудодробильного завода, 17.6.1944. Снимок сделан с бомбардировщика майора Литвинова



**Командир 36-го мтап BBC
СФ Герой Советского
Союза подполковник
А. Я. Ефремов**

Только 10 апреля 1-я и 3-я эскадрильи убыли с Черного моря на казахстанскую станцию Тайчы, где размещалось 4-е военно-морское авиационное училище. Там часть пополнилась новыми экипажами и получила материальную часть. 2-я эскадрилья задержалась на аэродроме Сокологород до 2 мая и лишь после этого отправилась в Тайчу. В результате выполнение приказа Наркома было осуществлено со значительным запозданием. Хотя первые экипажи вылетели на Север еще 23 апреля, сосредоточение части затянулось на два месяца. На 1 июня в Ваенге находилось всего восемь машин, а перебазирование боевого ядра (20 экипажей) состоялось только с 12 по 20 июня. К моменту своего прибытия полк мог считаться минно-торпедным лишь с определенной долей условности. С лета 43-го года в части имелась всего одна эскадрилья, обученная низкому торпедометанию, но из-за значительных боевых потерь увеличить число подготовленных летчиков так и не удалось. Из 29 экипажей, прибывших на Север, только 10 были обучены торпедным атакам. Такое положение дел как бы подталкивало командование BBC СФ к использованию части в качестве горизонтальных бомбардировщиков. Поскольку атаки судов в море данным методом уже давно дискредитированы себя, оставалось бомбить Киркенес.

Кроме боевого крещения на новом театре 36-го мтап, удар 17 июня имел еще несколько новшеств, важнейшими из них — цели для бомбометания. Если раньше бессменной целью являлись суда, то теперь к ним, впервые с начала войны, добавлялись рудодобильный завод, склады, казармы, причалы, портовое оборудование и даже жилые кварталы. Очевидно, командование Северного флота решило затруднить противнику использование порта именно через разрушение его инфраструктуры. Именно поэтому в качестве средств поражения в основном применялись не фугасные, а зажигательные бомбы и выливные приборы с гранулированным фосфором. В ударе, в числе прочего, приняли участие шесть А-20 и два Ил-4 9-го мтап и пять А-20 36-го мтап, которыебросили на жилые кварталы 15 ФАБ-500 и 12 ЗАБ-500, после чего наблюдались большие пожары. Немецкие материалы не дают основания считать этот налет слишком эффективным. Пожары уничтожили многие дома, но из объектов инфраструктуры легко пострадали только заводские постройки. Единственным поврежденным судном стал пароход «Маргарета Кордс» (1912 бrt) из состава только что прибывшего конвоя, на котором попаданием зажигательной бомбы с Ил-2 была уничтожена часть груза (сборные казармы и картофель). Наши потери составили два Ил-2, по одному Р-39 и Р-40. Мы считали, что все они сбиты вражеской зенитной артиллерией, но она претендует всего на две победы. «Мессершmittы» III/JG5 прибыли к месту боя только за две минуты до окончания налета и, хотя доложили о 27 победах, в силу своего численного меньшинства не смогли создать значительных помех бомбардировке.

После событий 17 июня германское командование пришло к окончательному выводу, что состояться с нами в количестве самолетов-вылетов бесполезно. Ни качество подготовки пилотов Люфтваффе, ни сосредоточение сил для защиты конвоя не могли гарантировать в будущем чувствительных потерь от ударов североморской авиации. Глупо было в дальнейшем искушать судьбу, осуществляя проводки караванов в условиях летней погоды. Отныне до октября 1944 г., когда немцы приступили к эвакуации из Лапландии, нам практически не удава-

лось застать их суда в море. В новых условиях удары по Киркенесу стали основным способом воздействия BBC СФ на вражеское судоходство. Противник предвидел такую возможность, в связи с чем значительно увеличил численность зенитных батарей в Киркенесе за счет ПВО порта Вадес и артиллерии 19-го горно-стрелкового корпуса. Штаб 3-го авиационного командования стал готовиться к защите неба над портом точно так же, как раньше он готовился к осуществлению проводок конвоя. Эти меры принесли определенные плоды, впервые — в сражении 27–28 июня.

Очередной вражеский караван прибыл в Киркенес 26 июня, но только на следующий день погодные условия улучшились настолько, чтобы дать возможность действовать крупным силам авиации. В течение 9 минут (между 17.45 и 17.54) над городом прошел 131 советский самолет, в числе которых вошли три патрули А-20 от 36-го мтап и одна от 9-го мтап. На этот раз целью самолетов являлись причальные и северо-восточная часть города, на которые они сбросили 10 ФАБ-1000, 10 ЗАБ-500, 18 ФАБ-500 и две ФАБ-250. Летчики доложили о шести очагах пожаров, взрыве на территории завода, повреждении причалов и серии попаданий в район стоянки судов, которыми были потоплены 8000-тонный транспорт, траулц и два сторожевика. Очевидно, одним из «сторожевиков» являлся каботажное судно «Герта»* (163 брт) — единственная жертва среди судов в тот день. На каботажном начался пожар, выброшен силою волны. Восстановливать его не стали. От взрыва тяжелой авиабомбы у борта пострадал СКР «У 6111», на котором погибло два и было ранено 12 моряков (единицы потеря личного состава Кригсмарине за два дня — 6 убитых и 18 раненых, немецкого гарнизона — 7 убитых и 78 раненых). Истребители-бомбардировщики и штурмовики бомбили объекты в городе.

Поскольку налет встретил лишь слабое противодействие противника (в воздушном бою погибли лишь один Р-39, и еще один затонул в Кольском заливе при вынужденной посадке вследствие неисправности) Андреев решил в начале суток 28 июня повторить удар. Между 01.02 и 01.07 над Киркенесом побывало 87 советских самолетов, включая 15 «Бостонов» (пять от 9-го мтап, остальные от 36-го мтап). Их цель была прежней — суда у причала и северо-восточных кварталей. Хотя из-за интенсивного обстрела с земли высота бомбометания по сравнению с предыдущим вылетом увеличилась (с 3700 до 4000–4700 м), летчики добились значительно более весомых результатов. Две бомбы, сброшенные с «Бостоном» 36-го мтап, попали в транспорт «Флорианопис» (6419 брт), который был отбуксирован в город Якобнес. В конце концов пароход сел на грунт, где и оставался до конца 1945 г., когда норвежцы продали его на слом в Великобританию. На этот раз заплатить нам за успех все-таки пришлось. Огнем зенитной артиллерии был сбит «Бостон» ведущего одного из групп командира 3-й эскадрильи 36-го мтап капитана Хамкова. Другой А-20 был серьезно поврежден, причем в его экипаже имелось двое раненых. Пострадали и «кобры» прикрытия — одна из них была сбита, а другая подбита и села в Варангер-Фьорде.

Остальные волны бомбили наземные объекты. Журнал боевых действий Адмирала Норвегии содержит весьма впечатляющее описание разрушений. Запись за 27 июня: «16.18 – 17.26 налет примерно 50–60 самолетов на город, порт и станцию гидроавиации Киркенеса. Сброшены бомбы, фосфорные канистры и зажигательные снаряды... Пожары в расположении

* С легкой руки немецкого историка Ю. Ровера в исторической литературе утвердился неправильный тоннаж этого судна — 771 брт. Судна с таким называнием и тоннажем в годы Второй мировой войны не существовало. В германских документах тоннаж «Герты» указывается равным 170 брт (ЖБД Адмирала Норвегии) или 136 брт (ЖБД Адмирала Полярного побережья). Дополнительное изучение материала показало, что в ходе налета погибли бывшие финские суда «Герта» («Нетта») тоннажем 163 (ранее 110) брт, который в январе 1944 г. было продан эстонскому судовладельцу и перенесено в Киркенес, где находилось на приколе в ожидании прибытия нового экипажа.

морской службы связи, завода «Юнваренгер», станции гидросамолетов. Позднее нанесены большие разрушения домам и казармам. Сгорели пять казарм штаб-квартиры морского коменданта, служебные помещения уцелели. 80% телефонной и световой связи уничтожено. Убитые и раненые среди норвежского гражданского населения». Запись за 28 июня: «С 00.00 до 01.30 2-й налет на Киркенес... Многочисленные складские помещения, в том числе склады интендантства, уничтожены». С учетом этого можно утверждать, что удары произвели большое впечатление на немецкое командование. Итог операции: мы произвели 218 самолето-вылетов, потери два судна, повредили сторожевик и нанесли значительные разрушения объектам инфраструктуры. Потери составили один «Бостон» и шесть Р-39, причем половина из них была сбита в воздушных боях. Немцы потеряли один «Мессершmitt». В целом удары прошли успешно, но они, конечно же, не могли заставить противника отказаться от использования порта. С учетом того, какую роль играл Киркенес в снабжении немецкой заполярной группировки, этого можно было добиться только одним способом — захватом с суши, что мы и осуществили в октябре 44-го.

* *

Первая половина 1944 г. стала, пожалуй, наиболее яркой страницей в боевых действиях североморских торпедоносцев. Участвуя в операциях BBC флота против судов в море и Киркенесе, им удалось добиться ряда успехов и положить конец полосе сплошных неудач 1943 г. Отчасти это было связано с постепенным отказом от низкого и переходом к высотному торпедометанию и массированной бомбардировке судов в порту с горизонтального полета, которые в специфических северных условиях (мощный ордер ПВО конвоев, наличие сильного истребительного эскорта) оказались более результативными. Главная причина систематических неудач низких торпедоносцев, как и прежде, заключалась в неумении командования придать им необходимое противовоздушное и, что более важно, противозенитное обеспечение. Во второй половине 1944 г. на Балтике эта проблема была разрешена созданием комбинированных групп из торпедоносцев и топмачтовиков «Бостон», где топмачтовики обеспечивали выход в атаку торпедоносцев. Поскольку все самолеты выделялись одной и той же частью и шли к цели в едином строю, проблема организации взаимодействия между ними не возникла. На Севере же командование с упорством, достойным лучшего применения, пытались обеспечить торпедоносцы действиями отдельных групп штурмовиков или истребителей-бомбардировщиков. Возможно, это происходило потому, что в

5.5. Вторая половина 1944 г. — Первая половина 1945 г.

Боевую деятельность северных торпедоносцев в этом периоде можно охарактеризовать как постепенно нараставшую активность, с резко наступившей в октябре 1944 г. кульминацией. Вне всякого сомнения, она была связана с проведением операции «Вест» — морской части Петсамо-Киркенесской стратегической наступательной операции Красной Армии, приведшей к изгнанию противника из северных районов Финляндии и норвежской области Финмарк. После этого деятельность надводных сил Кригсмарине в операционной зоне нашего флота прекратилась, что привело к полному прекращению в середине декабря 44-го действий МТА СФ по прямому назначению. В последние пять месяцев войны ей пришлось осваивать новую специальность — действовать в качестве патрульной противолодочной авиации при защите союзных северных конвоев. Расскажем об этом по порядку.

На первый взгляд, к началу рассматриваемого периода северная минно-торпедная авиация представляла собой вынужденную силу. На 1 июля в двух полках числилось 59 машин, причем 53 — типа «Бостон». Значительно хуже было с подготовленными кадрами. В 9-м гмтап на 26 самолетов имелось 33 экипажа, но только девять из них (в т.ч. три для Ил-4)

Боевая работа самолетов МТА BBC СФ в 1-м полугодии 1944 г.

Квартал	I	II	Всего
Всего с/в	209	208*	417
в т.ч. с/в торпедоносцев	122	121	243
сброшено торпед по целям	32	90	122
в т.ч. с/в на минные			
постановки	63	22	83
выставлено мин	56	20	76
общие потери (в т.ч. в вылетах с торпедами)	7 (7)	11 (9)	18 (16)

Примечание. * В т.ч. 36 с/в 36-го гмтап (все в июне).

штабе BBC СФ не считали возможным выделять ограниченное число экипажей «Бостонов» для использования в качестве топмачтовиков — А-20 оставалось мало, и их действия против крупных судов в торпедном варианте считались более эффективными. На бумаге в штабном изложении планы операций выглядели замечательно, но когда доходило до боя, оказывалось, что плановая таблица нарушена, обеспечивающая группу атаковала незэффективно или с другого полка ордера, неожидала торпедоносцы. Дальше все из раза в раз повторялось: «Бостоны» шли в атаку, натыкались на завесу зенитного огня и сбрасывали торпеды с дальностью дистанции. Если воздушному эскорту удавалось сковать истребители противника, то погибал только один самолет от огня вражеских зенитов. Если прорывались «Мессершmittы», то, как правило, уничтожалась вся группа*. Именно так и случилось 17 марта и 25 мая. Это в конце концов привело к тому, что на 1 июля в 9-м гмтап из 18 экипажей «Бостонов» и 15 «ильюшиных» лишился шесть и три соответственно являлись боевыми.

Представляется, что всего этого можно было бы избежать, если бы части МТА и части обеспечивающих их удар самолетов входили бы в состав одной дивизии. Кстати, предложение создать дивизию, куда входил бы один полк МТА, два полка истребителей и полк штурмовиков, высказывалось в «Отчете по боевому использованию и боевой подготовке соединений и частей СФ по минно-торпедному оружию» за 2,5 года войны еще в конце 1943 г. Увы, оно осталось без внимания. В результате в октябре 1944 г. после восполнения потерь экипажей мы вновь попытались использовать низкие торпедоносцы по старым тактическим рецептам, чем вспали еще несколько героических и трагических страниц в историю нашей морской авиации.

относились к категории боевых. В 36-м гмтап положение дел было несколько лучше — там из 29 экипажей только шесть относились к боевым. В то же время подготовку к низким торпедным атакам прошли не более десяти. Летчики, летающие в сложных метеоусловиях или темной ночью, в составе полков не имелось. Все это серьезнейшим образом отражалось на боевой деятельности частей, для которых июль — сентябрь стали фактически организационным периодом.

Главным объектом применения усилий полков минно-торпедной авиации в течение июля — сентябрь по-прежнему оставались гавани противника, в первую очередь Киркенес. Очредной налет на этот порт состоялся 4 июля.

Краткая предистория его такова: в течение утра и дня тех суток наша воздушная разведка несколько раз обнаруживала

* В то же время нельзя обойти молчанием беспрецедентное завышение собственных успехов со стороны пилотов эскадры ЮГ 5 в 1944 г. Например, по результатам сражения 17 марта они доложили о 35 воздушных победах (в т.ч. пять над «Бостонами») — реально девять (в т.ч. два А-20), 23 апреля — 38 побед (в т.ч. семь А-20) — реально три, из них ни одного А-20, 25—26 мая — 69 (в т.ч. 31 А-20) — реально 9 (три А-20).

Движение самолетов в 9-м гмтап во 2-м полугодии 1944 г. — 1-м полугодии 1945 г.

Месяц	В наличии		Потери боевые/ эксплуатационные
	на 1-е число	Поступление*	
Ил-4+ А-20	Ил-4+ А-20	Ил-4+ А-20	
7.44	6+20	4+10	-/1+0
8.44	9+22	1+5	2+1/1+0
9.44	6+20	0+4	0+/-
10.44	10+17	0+10	0+9/-
11.44	11+14	50+0	-
12.44	31+17	-	-/0+1
1.45	31+16	-	-
2.45	31+16	-	-
3.45	31+16	-	-
4.45	31+16	-	-
5.45	31+15	-	-
Итого			2+11/2+1=13/3

Примечание. * Указаны все машины, полученные BBC СФ.

Движение самолетов в 36-м мтап во вторую половину 1944 г. — первую половину 1945 г.

Месяц	В наличии		Потери боевые/ эксплуатационные
	на 1-е число	Поступление*	
A-20	A-20	A-20	A-20
7.44	33	10	5/1
8.44	29	5	2/-
9.44	28	4	3/-
10.44	26	10	11/-
11.44	20	-	-
12.44	20	-	-/1
1.45	15	-	
2.45	19	-	1/-
3.45	18	-	-
4.45	12	-	-
5.45	12	-	-
Итого			22/2

Примечание. * Указаны все машины, полученные BBC СФ.

крупный вражеский караван, который прибыл в Киркенес около 16 часов. Атаковать его на переходе морем из-за плохих метеосусловий возможности не было. К вечеру погода начала улучшаться. В 16.35 «як» 118-го рап провел визуальную разведку, а в 18.50 — фотоъемку гавани и примыкающих фьордов. Еще до этого штаб BBC принялся за разработку плана операции. В основу положили старые наработки, предусматривавшие серию последовательных с минимальным интервалом ударов по городу, рудодобильному заводу, причалам и судам южнее о. Реней. В 17.30 план довели до командиров дивизий, а спустя 2.5 часа первые волны самолетов уже должны были приступить к бомбометанию.

Как оказалось, далеко не всем частям хватило этого времени на подготовку к удару. Разрывы между волнами получились большие, чем планировалось, а то обстоятельство, что маршруты заложа на цель всех групп прокладывались со стороны моря, позволило немцам обнаружить наши ударные эшелоны заблаговременно. От 5-й мтап к удару привлекались 25 «Бостонов» 36-го мтап. Самолеты были разбиты по пятеркам, причем две первых бомбили завод, а остальные — причали и северо-восточную часть города. Бомбы сбрасывались с высоты 3800—4100 м. Ведущий первой пятерки ошибся и сбросил свой груз с большим перелетом. Остальные самолеты, по немецким данным, уничтожили угольный склад предприятия и нефтяную цистерну. Несмотря на большую высоту, зенитная артиллерия сбила «Бостон» заместителя 1-й эскадрильи капитана Клячугина. Ветеран черноморских торпедных атак погиб



Пожар в северной части Киркенеса, 4.7.1944. Снимок сделан с бомбардировщика лейтенанта Францева

вместе со своим экипажем. Кроме того, на отходе «Мессершmittы» подбили одну из «кофр» прикрытия, которой, правда, удалось дотянуть до своего аэродрома.

Более сильное сопротивление встретила группа бомбардировщиков при찰ов. Еще на подходе к цели ее атаковали десять Bf-109. «Аэрокобрам» прикрытия не удалось отразить нападение (сбит «Бостон» лейтенанта Юрченко и один P-39), и бомбовый залп лег неточно. Последняя пятерка цель вообще не бомбила, сбросив свой груз на сопки на подходе к городу. Результаты оказались соответствующими. Получили повреждения склады боеприпасов и продовольствия, нескользко построек выгорели. Более серьезно пострадали жилые кварталы. Хотя летчики настаивали на попадания в крупный транспорт, в действительности ни одно судно не пострадало. Нечем хвататься было и штурмовикам и пикирующим «Киттихукам» — все их бомбы упали мимо цели. В завершение истребителям противника удалось сбить один из двух «яков», высланных командованием на фотографирование результатов удара. Утраты врага составили два Bf-109 (один пилот убит, один ранен), одного убитого и восемь раненых на земле.

Очередная операция пришлась на 17 июля — два дня спустя после прибытия в Киркенес конвоя Rp-124-Ки. Из-за потерь, понесенных в предыдущий раз, командование сократило состав выделявшихся для удара групп, но численность оставило прежним. Туман, господствовавший над морем в предыдущие дни, так до конца и не рассеялся, в связи с чем две из трех шестерок штурмовиков и часть истребительного эскорта вернулись на свой аэродром вскоре после взлета. Туманная погода не помешала действиям первыхатчиков. Им удалось прорваться к «Бостонам» (в налете участвовало три пятерки от 36-го мтап) и нанести по ним эффективный удар. Три машины, включая A-20 командира 3-й эскадрильи майора Прокофьева, загорелись в воздухе. К счастью, им удалось дотянуть до передового аэродрома Пумманки на полуострове Рыбачий, где они благополучно сгорели после приземления. Из их экипажей двое авиаторов были убиты и четверо ранены. Кроме того, оказались сбиты два P-39 и один P-40. Неудача в воздушном бою не помешала летчикам доложить о потоплении транспорта, самоходной баржи и сторожевого корабля. Ничего из этого списка не подтверждается, разрушения же на земле в ЖБД Адмирала Норвегии охарактеризованы как «незначительные». В обзоре штаба командующего немецкими BBC в Финляндии отмечалось: «Обращает внимание большая доля штурмовой и истребительной авиации при сравнении с бомбардировочной, чем в налете 4 июля. Принимая во внимание значительно меньшую эффективность последнего налета, необходимо признать эту причину одной из основных».

Изменение уровня подготовки экипажей МТА КБФ во 2-м полугодии 1944 г.

Дата	всего экипажей	9-й мтап*		36-й мтап	
		в т.ч. боевых	в т.ч. летающих ночью	всего экипажей	в т.ч. боевых
1.7.44	15+18	3+6	-	29	23
1.10.44	9+17	9+17	3+7	25	24
1.1.45	12+24	8+21	6+9	20	15

Примечание. * Первая цифра к Ил-4, вторая — к А-20.

Помимо сокращения числа участвовавших в налете сил, другой важной причиной провала представляется заметное снижение уровня организации. Из событий из ряда военных выходящих, к которым тщательно готовились, удары по Киркенесу стали превращаться в будничное мероприятие. По крайней мере к такому выводу можно прийти из анализа действий командования, которое перестало выделять необходимый ресурс времени на подготовку и стало заметно сокращать наряд сил. Истребители противника активно противодействовали и не могли нанести нам больших потерь только из-за своей малочисленности. Вряд ли оценка советского командования сильно отличалась от вышеизложенной.

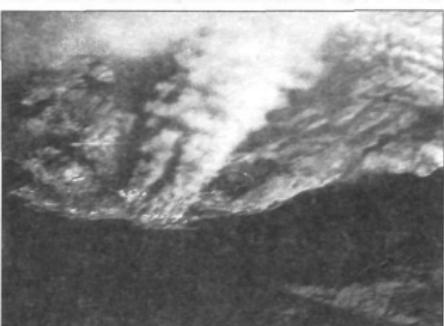
В любом случае подготовка к следующему налету — 28 июля — велась значительно продуманнее. Выделили группу из 20 истребителей для блокирования аэродрома Луостари, а маршруты полета ударных групп проложили на малой высоте в обход позиций немецких радаров. Это дало заметный эффект — в ходе удара оказались потеряны только штурмовик и истребитель, причем оба от огня зенитной артиллерии. Определенные разрушения удалось причинить объектам завода и портовым сооружениям. Загорелся 200-тонный пароход. Увы, 15 «Бостонов» 36-го полка к этому скромному успеху оказались непричастны. Встретив на подходе к цели низкую облачность, они предпочли отбомбиться по запасной цели — селению Титкова. Двое немцев получили ранения.

Первая половина августа летней погодой не баловалась, и немецкое командование, воспользовавшись этим, успело провести в порт еще два конвоя. В штабе BBC СФ тоже время не теряли, подготовив новый план операции с учетом предыдущих недостатков. Его отличительными чертами являлись маскированность (для удара выделялось четыре пятерки А-20, одна — Ил-4 и две шестерки Ил-2) и одновременность воздействия всех групп — каждой по своей цели. Кроме ударных, выделялись группы блокировки аэродрома Луостари, подавления батарей у устья Петсамон-вуюо (они обстреливали ВЛП в Пумманки), отсечки преследующих истребителей противника и спасения экипажей сбитых самолетов. Другим тактическим новшеством являлось выделение специального самолета для командира 5-й мтап полковника Кидалинского, которому предназначалась роль координатора удара.

Днем проведения операции стало 17 августа. Несмотря на неплохую предварительную проработку плана, все получилось отнюдь не гладко. Две первых пятерки 36-го мтап (один самолет вернулся из-за неисправности) с высоты около 3000 м отбомбились по заводу и заводским причалам. Тяжелые бомбы уничтожили причальную линию на протяжении 50 м, подожгли танки с дизельным топливом. Большего самолетам минноторпедных полков в тот день добиться не удалось. Третья пятерка полка попала под точный обстрел с земли, в результате чего один «Бостон» оказался сбит, а машина ведущего — командира 1-й эскадрильи майора Обухова — пострадала настолько сильно, что после возвращения ее пришлось списать. Бомбы легли на городские кварталы и ощущимыми с точки зрения военной инфраструктуры потерь не нанесли. Пятерку А-20 9-го мтап подвело собственное воздушное прикрытие. Еще на подходе к цели пилоты восьми «кобр» проглядели любовую атаку пары Bf-109, которые подбили машину мл. лейтенанта Штемонитяна. Нападение оказалось настолько неожиданным,

что растерявшиеся экипажи сбросили бомбы на солки. Подбитый «Бостон» приводился в Варанггер-Фьорде, но все члены его экипажа, за исключением штурмана, были спасены торпедным катером. Еще хуже пришлось пятерке Ил-4. Ей удалось сбросить бомбы на причали в Якобснесе, но зенитная артиллерия на боевом курсе сбила два самолета. Не исключено, что кто-то из них был добит «Мессершmittами», поскольку их действиями был уничтожен как минимум один из «Киттихуков» прикрытия. Резким контрастом с неудачными действиями самолетов 5-й мтап стал удар шестерки Ил-2 в топмачтовом варианте по судам на якорной стоянке у о. Рейней. От попаданий FAB-250 на дно пошел транспорт «Петер Борнхофен» (1345 брт), на борту которого находился 1323 т продовольствия. Другой транспорт, «Зебу» (1894 брт, был пароход ЭГМП «Юлия», захваченный немцами 22.6.1941 в Кенингсберге), получил подводную пробоину от взрыва бомбы, но его успели отбуксировать на мелкое место. В следующем месяце немцы отвели его на ремонт в Тронхейм, где он и встретил окончание войны. После войны под названием «Матрос Железняк» судно еще некоторое время служило нашей стране.

Результат операции: произведен 191 самолето-вылет, потерянно (без списанных) девять самолетов, включая два А-20, два Ил-4, два Р-39 три Р-40. Два Ил-4, по одному А-20 и Р-40 сбиты зенитками, остальные на совести «Мессершmittов», которых сами потеряли две машины. Наиболее неприятное впечатление произвел точный огонь тяжелых зенитных батарей, число которых вокруг города к тому времени возросло до 12. Их огонь носил явно централизованный характер и имел большую плотность по высоте. Именно из-за этого все попытки совершасть противозенитный маневр изменения высоты не увенчались успехом. Опыт проведенных операций показывал, что даже если и удавалось рядом мероприятий снизить эффективность действий вражеских истребителей, то зенитная артиллерия являлась фактором постоянным. С учетом расположения Киркенеса, все подходы к которому просматривались РЛС и посты ВНОС, застать ее врасплох вряд ли бы удалось. Констатация этих фактов имела далеко идущие послед-



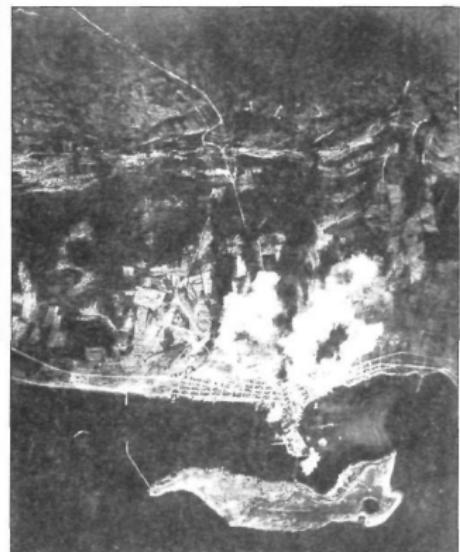
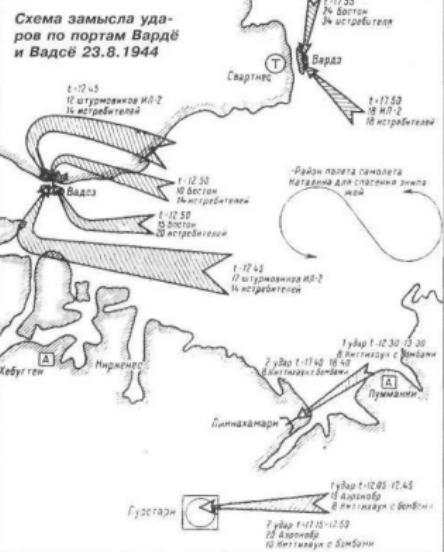
Результаты бомбоудара по судам и причалам в районе поселка Якобснес, 17.8.1944. Снимок сделан разведывательным самолетом 118-го ран (фото из архива Ю.В. Рыбина)

ствия. Поскольку командование ВВС СФ не готово было терять за каждый налет по три-четыре экипажа торпедоносцев, пополнять которые удавалось с таким большим трудом, до начала операции «Вест» в дневных ударах по Киркенесу самолеты минно-торпедной авиации больше участия не принимали. Вместо этого наше руководство решило проверить на прочность оборону врага на вспомогательных направлениях.

Под ними подразумевались небольшие порты и якорные стоянки Северной Норвегии. Раньше они если и подвергались бомбардировкам, то разве что в качестве запасных целей. Противовоздушная оборона их считалась довольно слабой, а истребителей, в случае достижения внезапности, не ожидалось вообще. В качестве первоочередных целей избрали порты Вардэ и Вадсё, которые немецкое морское командование использовало в качестве перевалочных портов и пунктов питания небольших местных гарнизонов. В наших же штабах этим якорным стоянкам придавалось куда большее значение.

Операцию наметили на 23 августа. В основу ее замысла легли два последовательных массированных удара по различным целям в первую и вторую половину дня. По составу и организации каждый из ударов напоминал налеты на Киркенес с той лишь разницей, что часть штурмовиков выделялась для подавления огня зенитных батарей. Главной задачей «Бостонов», как и раньше, являлось уничтожение складов и наземной инфраструктуры. Фактически же объекты, достойных применения такой массы бомбардировщиков, в Вадсё и Вардэ не было, вследствие чего бомбам предстояло упасть на городские кварталы. Не приходилось говорить и о скоплении в гаванях плавсредств противника — фотосъемка показала, что по состоянию на утро 23-го в Вадсё находилось 9 мотоботов, в Вардэ — 16 катеров или мотоботов и 2 самоходные баржи.

Утренняя разведка погоды заставила выбрать в качестве первоочередного объекта Вадсё. В общей сложности по плану операции против этого небольшого порта командование действовало 171 самолет. Безусловно, это был выстрел из пушки по воробьям. К просчетам штаба добавились многочисленные накладки исполнителей. Взлет групп бомбардировщиков и штурмовиков происходил неорганизованно, в результате чего последние прибыли к цели в 12.57 уже после того, как бомбы «Бостонов» накрыли город. Впрочем, из-за облачности далеко не всем пятеркам A-20 (в налете принимали участие 11 машин от 9-го гмтап и 15 от 36-го гмтап) удалось атаковать именно свои объекты. Самолеты 36-го полка разбомбили южную часть города, но на наиболее важные объекты в северной части упало меньше половины от запланированного числа бомб. Оказался разрушен мост, соединяющий части города,



Результаты бомбового удара ВВС СФ по Вадсё 23.8.1944 (слева и вверху) (фото из архива О.В. Рыбина)

электростанция, на земле наблюдалось 36 очагов пожаров. Прибытие позже штурмовики тяжело повредили немецкий сторожевик «U 6702», подожгли голландский каботажный теплоход «Хундип» и самоходную баржу. В течение всего налета зенитная артиллерия вела слабый огонь, не имевший никакого эффекта. На отходе ударные волны были атакованы перехватчиками, но смогли отпортироваться без потерь. Немцам пришлось довольствоваться только повреждением разведчика Пе-3, пытающегося сфотографировать результаты бомбометания. По сведениям немецкого командования, они были достаточно впечатленными: разрушены 15 немецких бараков, убито 11 и ранено 32 военнослужащих. Кроме того, в руины превратилось свыше 100 норвежских домов и построек.

Во второй половине дня настала очередь Вардё. Для него наше командование «приготовило» 168 самолетов, включая 24 А-20. Им предстояло разрушить наземную инфраструктуру гавани и города. В целом удар прошел более организованно, чем предыдущий. Все самолеты поразили заданные цели, вызвав в городе значительные разрушения. Части из 20 ФАБ-500, сброшенных А-20 9-го гмтап, разорвалась в центре стоянки норвежских мотоботов, вызвав потопление как минимум трех из них (в ударе по стоянке судов принимали также и штурмовики). Кроме того, самолеты 5-й мтап сбрасывали главную роль в разрушении наземных объектов — были разбомблены или сгорели 142 здания, погибло 11 и получило ранения 13 немцев.

Единственным заметным недостатком стало нарушение маршрутов подхода и боевых курсов пятерок. Вместо того чтобы заходить на цель с различных направлений, все они последовательно прошли над гаванью с севера на юг, став неплохо мишенью для зенитной артиллерии. Ситуация усугублялась тем, что из-за низкой облачности бомбы пришлось сбрасывать с высот от 1200 до 1500 м. Только из-за малочисленности зенитов им не удалось сбить ни одного самолета, хотя 80% бомбардировщиков получили повреждения. Вражеские перехватчики к месту боя опять не успели. Значительная часть их оказалась скованы действиями нашей истребительно-бомбардировочной группы, блокировавшей Люстадри. В воздушных боях мы потеряли «кобру», немцы — «Мессершmitt». С учетом этого можно считать, что операция завершилась успехом, хотя количество задействованных для нее сил и средств трудно признать соответствующим намеченным целям.

Наверное, в штабе BBC пришли примерно к этим же выводам. После 23 августа операций всем составом авиации СФ долгое время не проводилось. Возможно, что другой причиной этого стал временный выход из строя командующего BBC генерал-лейтенанта А.Х. Андреева. 6 сентября он решил совершить ознакомительный полет на новом истребителе Як-9Т, но в полете внезапно отказал мотор, и пилоту пришлось прыгать с парашютом. При этом командующий получил тяжелые ушибы и был госпитализирован. Временно исполнять его обязанности стал начальник штаба BBC СФ генерал-майор Е.Н. Преображенский — тот самый, который в должности командира 1-го мтап в августе 1941 г. бомбил Берлин. Хотя он руководил штабом с апреля 1943 г. и должен был непосредственно участвовать в разработке планов многочисленных операций, остается фактом то, что при нем количество операций с привлечением всей авиации флота резко сократилось. Больше инициатива стала предоставляться командирам соединений, правда, они далеко не всегда могли умело ею воспользоваться. В этот период «Бостоны» 5-й мтап в варианте горизонтальных бомбардировщиков атаковали гавань Берлевога (днем 15 сентября) и по вечерам — Киркенес (15, 16, 20 и 22 сентября) и аэродром Люстадри (22 сентября). Параллельно возобновились минные постановки. Между 15 и 23 сентября Ил-4 9-го гмтап выставили 10 мин АМГ — все во фьордах, прилегавших к гавани Киркенеса. В Берлевоге бомбами были частично разрушены причалы, в Киркенесе же все разрушения отнесены немецким командованием к «незначительным». Также ничего не известно о последствиях минных постановок, можно лишь ут-



Взрывы советских бомб в Вардё 23.8.1944 (фото из архива Ю.В. Рыбина)

верждать, что потери противнику они не нанесли. Все это разошлося с действиями единственного в составе BBC СФ штурмового авиаполка, самолеты которого томчата-ым бомбометанием потопили 15 сентября в гавани Берлевога охотник «У 1224», а на следующий день в Киркенесе — груженный боеприпасами транспорт «Вольсум» (3699 брт).

Отсутствие ощутимых результатов в течение двух первых декад сентября все-таки натолкнуло командование на необходимость провести еще одну крупную операцию. 25-го наши торпедные катера во взаимодействии со штурмовой авиацией нанесли удачный удар по небольшому конвою в Варангер-фьорде, в результате которого был потоплен один и тяжело повреждены два немецких сторожевика. Серьезные повреждения получила и плавучая мастерская — единственное входившее в состав конвоя судно. Немцы отбуксировали поврежденные корабли в Киркенес, но наше командование посчитало, что они находятся в Вадсё, где воздушная разведка зафиксировала скопление мелких плавсредств. Днем 26-го штурмовики несли по порту два удара, не имевших особого успеха. За потопление норвежского мотобота и три бомбовых попадания в артиллерийскую БДБ пришлось заплатить потерей одного Ил-2 и трех истребителей, причем половина потерь приходилась на счет пилотов Люфтваффе. Вот тогда-то штаб BBC СФ и занялся разработкой плана.



Результаты удара штурмовиков и бомбардировщиков по районам на рейде Берлевога 15.9.1944. Облако от взрыва темного цвета поднимается над тонущим охотником за подводными лодками «У 1224» (фото из архива Ю.В. Рыбина)

Решение о нанесении крупного удара было окончательно принято утром 27-го, после того как прояснилось состояние погоды в районе цели. В основу положили стандартную кальку, где «Бостоны» наносили удар по береговым объектам, а Ил-2 — по судам. Выделялось несколько групп истребителей для отсечки перехватчиков, но группа блокирошников аэродрома Лустади не создавалась. В дальнейшем это имели весьма непрятные последствия. Всего в ударе должно было участвовать 139 самолетов, включая 26 А-20 (10 от 9-го и 16 от 36-го полков).

Было бы удивительно, если бы после двух дней жарких схваток противник оказался не готов к отражению нашего удара. Штурмовики встретили плотный зенитный огонь ибросили бомбы неточно. Тремя пятеркам 36-го мтап помешали истребители и боковой ветер силой в 18—20 м/с. Бомбы упали в стороне от намеченных целей, а три «кобры» сопровождения оказались сбиты. И если 36-му полку воспрепятствовал противник, то неудача бомбардировщиками 9-го гтап оказалась исключительно на совести его ведущих. Мало того, что самолеты подошли к цели с 10-минутным опозданием, в полете они растянулись, и когда ведущие сбросили бомбы, ведомые отставали от них примерно на 800—1000 м. Сответственно, залы лег мимо цели. Тем не менее в ЖБД Адмирала Норвигии говорится, что хотя в результате налета объекты Кригсмарине не пострадали, казармы и склады армии оказались серьезно разрушены. 12 немцев было убито и еще 22 ранено. Финалом удара стало сбитие двумя Вf-109 «Бостона» 36-го мтап, выделенного для фиксирования результатов удара. Немцы потери в воздухе не имели. Даже несмотря на то, что результат действий штурмовиков был весьма существенно завышен (они доложили о потоплении двух барж и семи мотоботов), в целом командование флота оценило операцию как неудовлетворительную.

Здесь можно подвести определенный итог использованию самолетов минно-торпедной авиации в качестве бомбардировщиков при атаках Киркенеса и других якорных стоянок в северонорвежских водах. С апреля по сентябрь 1944 г. они принимали участие в восьми дневных ударах по Киркенесу, двум по Вадсё, одному по Варде и Берлевогу. Наилучше успешными, без сомнения, являлись операции, проводившиеся в июне. Они имели две отличительные особенности: командование применило правильный метод использования самолетов (массированное бомбометание с горизонтального полета с высоты, равной потолку огня малокалиберной зенитной артиллерии вместо ранее применявшегося высотного торпедометания), а сам план операции отличался продуманностью. В дальнейшем все начало меняться не в лучшую сторону. Состав сил, включая силы обеспечения, уменьшался, результаты падали. Когда в конце июня — августе штаб BBC потребовал возобновить массированные налеты, выяснилось, что противник успел качественно подготовиться и стал наносить нам настолько ощущимые потери, что продолжение ударов неизбежно привело бы к обескровливанию МТА СФ.

Но это, так сказать, в плане тактики и оперативного искусства. С точки же зрения стратегической обстановки на северном ТВД вообще непонятно, чего мы ударами по Киркенесу хотели добиться. В мае — июле каждый налет строго приурочивался к приходу очередного конвоя. Но разве главным объектом применения нашей авиации являлись его неразруженные суда? Нет! Суда являлись всего лишь одной из целей, по которой горизонтальные бомбардировщики практически не работали. Их мощные бомбы сносили бараки, склады и главным образом жилые квартали. Усилия расходились между многочисленными объектами, причем даже тонкое попадание в них не заставили бы немцев прекратить снабжение войск или прием судов. Последнего можно было бы добиться, если бы командование BBC СФ сосредоточило усилия «Бостонов» на судах у причалов и причальной фронте. В случае успеха это могло привести к загораживанию гавани обломками судов и причалов и, следовательно, к снижению грузооборота. Можно было нанести и серьезные разрушения корпусам рудодробиль-

ного завода, но, опять же, при условии сосредоточения усилий против него. На практике же штаб планировал каждую пятерку для атаки своей цели. Делалось это в основном потому, что командование хотело добиться одновременности всех ударов и снижения времени пребывания самолетов над целью. Получалось, что во главу угла при планировании ставился не конкретный оперативный результат, а желание понести минимальные потери. Последнее делало честь командованию BBC СФ, но не решало главной проблемы: если задача не выполнена, то удар придется повторять, соответственно, понести новые потери. В результате руководство попало в замкнутый круг, выходом из которого стал отказ от использования самолетов МТА.

В заключение этой темы нужно отметить и еще один момент: подготовка экипажей торпедоносцев в качестве горизонтальных бомбардировщиков, особенно ведущих групп, оказалась крайне слабой. В отчете BBC СФ за III квартал указывалось: «Общий процент попаданий равен 37% по площадным целям, по транспортам и кораблям из 12 самолетов-вылетов (имелся в виду налет на гавань Берлевога 15 сентября, — прим. М.М.), попаданий нет». В худшую сторону выделялся 9-й гтап, который в операциях августа — сентябрь практически ни разу не удалось выполнить задачу на «удовлетворительно», даже несмотря на то, что ведущим застачкой шел сам командир полка подполковник Б.П. Сыромятников.

Использование по основному предназначению в этот период также давало мало поводов для оптимизма. До 13 сентября над морем торпедоносы летали мало. Как уже отмечалось, в течение III квартала противник старался проводить свои конвои исключительно в периоды нелетной погоды, в результате чего единственное сражение с караваном имело место 21 июля. Торпедоносы к участию в этой операции не привлекались.

Хотя наша авиация прочно удерживала оперативное господство в воздухе, в летнее время количество вылетов на «свободную охоту» оставалось незначительным. В июле состоялось 13 таких вылетов, в августе — только шесть. Не хватало обученных экипажей, дальние полеты считались опасными из-за возможности встретить истребители противника, ближние оказывались малорезультативными, поскольку в дни с летними условиями в данной зоне можно было встретить только небольшие отряды боевых кораблей противника или каботажные суда. Не иначе чем от безысходности в июле летчики трижды атаковали стоявший у берега близ мыса Маккарユ остров транспорта «Наталь». Это судно выскочило на камни еще 7.1.1944 и было разбито штормом, что, правда, не помешало нашим подводникам произвести с начала года по нему пять торпедных атак. Остов получил новые разрушения и начал съезжать по прибрежной отмели, но до конца в воду не и погрузился. В конце концов командование бригады подводок пришло к выводу, что в районе Маккарユ стоит судно-ловушка, специально предназначенное для «разрядки» торпедных аппаратов субмарин. С июня остов появился на флотских картах обстановки, что положило конец новым атакам на него из-под воды. До штаба флота и BBC СФ эта информация, видимо, дошла не сразу.

С 13 сентября, в связи с увеличением продолжительности сумерек и темного времени, количество вылетов на «свободную охоту» резко возросло. Увы, это привело не только к новым успехам, но и к чувствительным потерям.

15 сентября на задании ушло восемь воздушных крейсеров. Семи из них удалось обнаружить достойные внимания цели и произвести торпедные атаки. Ст. лейтенант Литвак из 36-го полка в утренние часы в районе Хаммерфеста сумел поразить торпедой танкер противника. Увы, повторить апрельский успех Франшиева ему не удалось — подвела техника. Летчики наблюдали, как снаряд ударился в борт танкера «Кльверен» (428 брт), но не взорвался. Согласно немецкому донесению, судно получило лишь незначительные повреждения. Этот небольшой танкер активно использовался противником для доставки бензина в Киркенес и ранее неоднократно становился объектом атак летчиков и подводников Северного флота. Ос-

Деятельность торпедоносцев ВВС СФ во 2-м полугодии 1944 г.

Месяц	Число сам., которые могли привлекаться к полетам на начало месяца Ил-4+А-20	Число с/в ув-р+со	Число самолет-атак	Общий расход торпед/по целям	Результаты по докладам летчиков***	Подтвержденные результаты***	Боевые потери при полетах на торпедные удары Ил-4+А-20
7.44	6+53	0+12	3	6/3	= 1 ТР	-	-
8.44		0+7	-	3/-	+ 2 СКА, 8 м/б	-	-
9.44		5+42	18	21/18	+ 4 ТР, = 1 ТР, 1 ТН, 1 ПЛБ ГСА, 1 НСУ	= ПЛБ ГСА	3
10.44	10+43	60+30	58	67/59**	+ 8 ТР, 1 ММ, 6 СКР, 5 ТЦ, 3 СКА, 3 сам. баржи, 2 НСУ	+ 1 ПЛБ, 1 ПЛМ, 1 СКР, 1 МТЩ,	16
11.44	11+34	0+4	1	1/1	+ 1 ТР	-	-
12.44		0+8	1	1/1	+ 1 ТР	-	-
Итого		65+103=168	81	99/82	+ 14 ТР, 1 ММ, 6 СКР, 5 ТЦ, 5 СКА, 3 сам. баржи, 2 НСУ, 8 м/б, = 2 ТР, 1 ТН, 1 ПЛБ ГСА, 1 НСУ	+ 1 ПЛБ, 1 ПЛМ, 1 СКР, 1 МТЩ, = 1 ПЛБ	19

Примечания. * Вылеты одиночных торпедоносцев для атаки ПЛБ ГСА «Фризенланд». ** В т.ч. 2 АВА. *** С учетом успехов, достигнутых в результате бомбовых ударов.

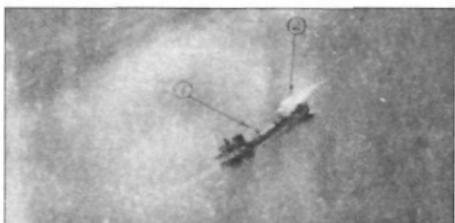
тальные летчики, производившие поиск у различных пунктов норвежского побережья, попаданий и вовсе не добились. Все они вернулись на аэродром, за исключением одного экипажа — лучшего на тот момент летчика 9-го гмтап Героя Советского Союза ст. лейтенанта Францева. Он вылетел в 15.15 для поиска и атаки целей западнее меридиона м. Харбакен. Сослуживцы вспоминали, что Евгений планировал атаковать плавбазу гидроавиации «Фризенланд», которую наша воздушная разведка обнаружила в Билле-Фьорде (примыкает к Порсангер-Фьорду). Осуществить свое намерение Францеву не удалось — по немецким данным, ни один советский самолет вблизи с плавбазой в тот день не появлялся. Тем не менее в 17.20 на аэродроме получили радиограмму: «Порсангер-Фьорд. Атакован транспорт и, почти сразу: «Транспорт затонул. Возвращайтесь». Увы, вернуться Францеву было не суждено. Причины его гибели остаются окутаны тайной до сих пор, поскольку ни в документах Люфтваффе, ни Кригсмарине о сбитии советского самолета в это время в данном районе не упоминается. Неизвестна и цель, которую атаковал Францев. Скорей всего, это было норвежское невооруженное бакобажное судно, которое не могло нанести торпедоносцу никаких повреждений. В связи с вышезложенным наиболее вероятной причиной представляется штурманская ошибка, тем более что в боевой полет экипаж ушел не со штатным штурманом Героем Советского Союза Галкиным, а с резервным — начальником минно-торпедной службы 2-й эскадрильи лейтенантом Легкодымовым,



Торпедная атака на одиночный транспорт в районе мыса Сверхольт-Клубben 15.9.1944. Снимок сделан с торпедоносца старшего лейтенанта Моисеева (фото из архива Ю.В. Рыбина)

имевшим всего 11 часов 39 минут налета (Францев — более 302 часов). Скорей всего при возвращении штурман ошибся с курсом, и самолет, истрачив топливо, сел в море...

Вторая потеря была понесена уже на следующий день. В районе о. Иельмсб ст. лейтенант Литвак вышел в атаку на группу немецких охотников за подводными и был сбит зенитным огнем. Все это происходило на глазах у самолета-разведчика, так что причина гибели этого «Бостона» не осталась тайной для командования. По немецким данным, один из членов экипажа попал в плен, а двое (включая штурмана) были похоронены на норвежской земле. Рассчитывая за гибель авиаторов лейтенант Батраков из 36-го мтап. Вечером 19 сентября ему удалось внезапно выйти в атаку на «Фризенланд». Плавбаза получила торпедное попадание в носовую часть, и ей пришлося приткнуться к берегу. 29-го попытку добить судно предпринял помощник командира 9-го гмтап подполковник Волощин, но промахнулся. На судбе плавбазы это попадание скорей всего не отразилось бы. Немцы отбуксировали судно в один из портов на юге Нор-



Попадание невзорвавшейся торпеды в танкер «Клевен», 15.9.1944. Снимок сделан с торпедоносца лейтенанта Литвак



Торпедная атака на суда в районе мыса Нордкин 17.9.1944. Снимок сделан с торпедоносца лейтенанта Василенко (фото из архива Ю.В. Рыбина)

вегии, но до окончания войны в строй так и не ввели. В 1946 г. норвежцы передали плавбазу англичанам, которые в 1949 г. продали ее частному судовладельцу. После переоборудования в грузовое судно бывший «Фризенланд» проплывал под панамским и итальянским флагами до 1969 г.

Вслед за этим успехом последовали новые, хотя и не подтверждавшиеся на практике. 20-го летчики 9-го гмтап произвели три торпедные атаки на небольшие конвои, в результате которых якобы потопили два крупных судна. Казалось, крейсерские полеты налаживаются, но 21 сентября произошел случай, оставивший крайне горький осадок у летчиков и подводников СФ на многие годы...

Вот текст оперативной сводки штаба СФ: «21 сентября 1944 г. в 6 час. 42 мин., широта 71° 05' , 28° 20' на траверзе мыса Гамвик, 10 км на север, одной торпедой летчик капитан Протас с дистанции 600 м, высота 30 м, атаковал подводку в позиционном положении, курс 220°, ход незначительный. Получив сообщение от экипажа, развернулся и торпедировал. Подводка погрузиться не успела. Экипаж наблюдал сильный взрыв. При втором заходе на место подводки видел дым и огромное круглое пятно. По докладу и на основании дешевшего фотоснимка, подводка потоплена. На снимке видна рубка нашей подводки типа «Щ...». Погода: облачность 0—9 баллов, высота облаков 600—1500м, видимость 20—10 км...»

Произведенный сразу вслед за этим событием вызов на связь подводок показал, что одна из них — гвардейская краснознаменная «Щ-402» (командир — капитан 3 ранга А.М. Катутский) — действительно не отвечает. Не вернулась она и после истечения срока автономности. В штабе СФ уверенно связали оба факта и провели энергичное расследование. Оно сразу же вскрыло серьезнейшие просчеты в организации службы в 5-й мтап и 36-м мтап. Выяснилось, что задачу летчику перед вылетом надлежащим образом никто неставил. Начальник штаба дивизии кратко проинструктировал Протаса по телефону, а начальника подполковника Пересада (этот момент исполнены обязанности командира части), узнав об этом, решил, что может продолжать спать в кабинете. До сведения летчика осталась не доведена информация о запрете атак подводок в районе между м. Нордкап и Вардё. В результате, не долетев до назначенного начальником штаба дивизии района поиска (между о. Магерё и Лоппсуннским морем), экипаж Протаса обнаружил цель, вышел в атаку и произвел торпедирование. В числе прочих причин гибели субмариной начальник Отдела подводного плавания СФ контр-адмирал В.П. Карпунин в справке-докладе на имя Наркома ВМФ назвал и «плохое наблюдение на подводке за воздухом и нарушение правил скрытности при нахождении вблизи берега противника». Пока шло расследование, 27 сентября «Бостон» капитана Протаса был сбит в ходе операции по бомбардировке Вадё. В результате все ограничилось снятием с должности подполковника Пересада. После войны выяснилось, что капитан Протас попал в плен. По возвращении он продолжил службу в Вооруженных Силах (в BBC ЧФ), но недолго. Выяснилось, что в плену он вел себя пассивно и не участвовал в деятельности антифашистской организации лагеря. В апреле 1946 г. его исключили из партии, а в 1948 г. уволили из армии.

Казалось бы, после всего вышеперечисленного в истории можно ставить точку, но нам так не кажется. Стоит только взглянуть на ситуацию непредвзято, и сразу становится ясно, что утверждавшаяся версия гибели «Щ-402» выглядит далеко не так убедительно, как это казалось работникам штаба СФ.

Первый из двух главных вопросов, кто и на основании чего решил, что торпедоносец атаковал именно «Щ-402»? Ответ, казалось бы, очевиден: рубку подводки опознали на фотоснимке. Мы решили проверить это самостоятельно, и выяснилось, что фотоснимки, сделанные Протасом, в архиве не сохранились. Существует только их устное описание из уже упомянутого доклада В.П. Карпунина. В докладе контр-адмирал использовал следующую фразу: «Просмотр фотографий даже невооруженным глазом свидетельствует, что атакованная ПЛ принадлежит к типу ПЛ «Щ...». Тем не менее рядом есть предложения, которые заставляют усомниться в том, что атакованный объект вообще принадлежит к классу субмарин: «Судя по фото и докладам экипажа, подводка с момента обнаружения и до взрыва находилась в таком положении, когда вода находилась на одном уровне с верхней кромкой барбота носовой пушки, причем в момент срабатывания торпеды подводка имела небольшой дифферент на нос. Перископы за все время наблюдения не поднимались (на фото они так же в опущенном состоянии)... Положение ПЛ, зафиксированное фотаппаратом, не дает оснований считать, что до момента обнаружения ее она находилась в надводном или позиционном положении под средней цистерной. Если бы ПЛ производила погружение из надводного или подводного положения, то она имела бы больший дифферент на нос, а за корью должен быть виден бурин от винтов. Однако ни того, ни другого не наблюдается». Иными словами, получалось, что объект не находился ни в одном из известных положений субмарин. Кроме того, в позиционном положении при 3-балльном волнении (а именно таким было волнение по немецким данным в тот день) верхняя кромка барбота носовой пушки значительно поднимается над уровнем моря, так что расчет не рискует немедленно утонуть. Если же согласиться с предложением автора документа, что субмарина выскочила на поверхность при движении на перископной глубине, то число вопросов не становится меньше. Во-первых, почему вахта ничего не предприняла для того, чтобы загнать субмарины на глубину за тот довольно значительный промежуток времени, что самолет ее наблюдал? Ведь лодка находилась в зоне видимости с немецкими береговыми батареями при достаточно хороших погодных условиях. Во-вторых, почему корабль не имел хода? На «Щ-402» имелся стабилизатор глубины без хода (система «Спрут»), но в случае его выхода из строя субмарины вряд ли самостоятельно выскочила бы на поверхность — ее плавучесть была близка к нулю и не приобрела бы положительного значения. Выскакивание на поверхность, наоборот, было вероятно при наблюдении в перископ на ходу, если ошибка рулевой-горизонтальщик. Но объект, запечатленный на снимках, находился в дрейфе и перископов не поднимал. С учетом того, что береговые батареи по нему не стреляли, а сам объект не пытался выйти из зоны наблюдения, остается предположить, что это был норвежский рыболовный бот. В конце концов наши летчики не впервые докладывали об атаках вражеских подводных лодок, которых на самом деле в этом районе в это время и быть не могло.

Впечатление, что Протас атаковал постороннее плавсредство, усиливается, если попытаться ответить на второй главный вопрос: откуда проистекает уверенность, что атакованный объект был именно потоплен? Ведь, как мы знаем, по причинам военного времени доклады наших летчиков далеко не всегда подтверждались, даже тогда, когда они вроде бы запечатлевали результат атаки на фотоснимке. Ответ тут тоже кажется очевидным: после атаки торпедоносца «Щ-402» не вышла на связь. Но кто и когда с ней в последний раз связывался? Лодка вышла на позицию в 20.05 17 сентября и с этого мо-



Гвардейская краснознаменная подводная лодка «Щ-402» в надводном положении

мента на связь не выходила. По расчету времени, она прибыла на свою позицию к полудню 19 сентября. Вот здесь и заключается самое важное: «Щ-402» посыпалась командованием отнюдь не в район Гамвика — это была позиция «С-56», которая, слава богу, пережила войну и сейчас несет службу в качестве корабля-музея во Владивостоке. «Щ-402» направлялась на позицию «Д» — в район Конгс-фьорда, где ранее прошло без вести несколько наших подводок. Расстояние между названными географическими пунктами — 60 км, или около 35 миль, — слишком велико, чтобы списать его на штурманскую ошибку при прибытии на позицию, ведь у экипажа было почти двое суток с хорошей видимостью, в течение которых они легко могли уточнить свое положение по береговым ориентирам. Субмаринам разрешалось заходить на чужие позиции в случае преследования вражеского конвоя, но последние данные о конвоях направлялись на лодки вечером 19-го, и с того времени их командиры были обязаны производить поиск самостоятельно в пределах своих позиций. Видимо, в этот момент «Щ-402» и подорвалась на противолодочном минном заграждении «NW 30», скрытно выставленном противником летом 1943 г. За время войны летчики нашей минно-торпедной авиации не потопили достоверно ни одной субмарин противника, и было бы слишком парадоксальным считать, что они преуспели в единственном случайном ударе по своим.

Нам хватало потерь и без этого. Всего четыре дня радовалась своей удачной атаке на «Фризенланд», лейтенант Батраков — 23-го при атаке на плавмастерскую «Ильляхирк» его сбили зенитники. Чувствительные потери среди экипажей охотников привели к тому, что в течение первой декады октября летчики действовали намного осторожнее и совершили лишь одну беспешную атаку.

Именно таким оставалось положение к 7 октября, когда войска Карельского фронта перешли в наступление, вошедшее в историю как Петсамо-Киркенесская операция. Северный флот не остался в стороне от этого мероприятия, разработав свой собственный оперативный план «Вест». Им предусматривался целый ряд акций как совместных с сухопутными войсками, так и чисто морских. Среди них на первом месте стоял строй эвакуации противника морем. Роль BBC СФ в этом трудно переоценить. Для минно-торпедной авиации Северного флота октября 1944 г. стал, пожалуй, наиболее яркой и драматической страницей боевого пути.

План операции «Вест» разрабатывался штабом СФ в весьма скользкие сроки, примерно в течение 2–3 недель. Важной особенностью, отразившейся на его разработке, стала отмена с апреля 1944 г. подчинения флота Карельскому фронту. Командующий фронтом генерал К.А. Мерецков не могставить флоту задачи, а лишь высказывать пожелания в отношении действий на приморском направлении. Верховно считалось, что в первый день наступления флот должен высадить десант в губе. Малая Волоковая силами двух бригад морской пехоты во фланг немецким оборонительным позициям на Рыбачьем. В качестве меры обеспечения BBC флота силами 5-й мтад в течение трех дней до начала операции должны были уничтожить немецкие береговые батареи перед входом в Петсамон-вуюно. Впоследствии общий план пересмотрели. Состав десанта уменьшился до одной бригады, а срок передвижения на трети сутки с начала сухопутного наступления. Соответственно, остался невостребованным и план использования BBC, тем более что погодные условия в начале октября практически исключали действия больших групп самолетов.

7 октября в наступление перешли войска 14-й армии Карельского фронта, а утром 10 октября высадился морской десант. Наступление развязалось довольно успешно, и уже 8-го немцы начали отводить свои части с оборонительного рубежа по реке Западная Лица. 12 октября наши войска, осуществлявшие фланговый охват главных сил немецкого 19-го горнострелкового корпуса, овладели Луостари. С 13-го завязались бои за Петсамо, который был оставлен противником

спустя два дня. Следует подчеркнуть, что германское командование осуществляло отход не спонтанно, а на основе предварительно разработанного плана «Нордлукт», в соответствии с которым 20-й горной армии предстояло отступить на укрепленную позицию у Лунген-Фьорда. Несмотря на бездорожье и суровые климатические условия этого времени года, отход горно-стрелковых соединений должен был осуществляться по дорогам пешим порядком. Это прекрасно иллюстрируется следующими цифрами: из примерно 60 тысяч немецких военнослужащих, находившихся на 1 октября в районе восточнее Киркенеса, морем, согласно отчету Адмирала Норвегии, было эвакуировано всего 12 087 военнослужащих, включая 4027 раненых. Такое решение было вынужденным, поскольку командование противника прекрасно понимало, что эвакуация основной части войск морским транспортом из Петсамо и Киркенеса может привести к большим потерям как в ходе боев за порты погрузки, так и на переходе морем от ударов кораблей и самолетов СФ. На транспортах предстояло вывезти как можно больше запасов армии, созданных на протяжении трех лет войны. Таким образом, для немцев действия на коммуникациях не имели того судбоносного характера, как это часто рисуется в отечественных изданиях. Для эвакуации они использовали ограниченное число транспортных судов, обеспечив им необычайно сильным охранением.

11 октября стало первым днем, когда погодные условия позволили нам воспользоваться господством в воздухе. Утром наша воздушная разведка обнаружила последний вражеский конвой, покидавший Петсамо. Судя еще не успели втянуться в Бек-Фьорд (конвой шел Киркенес), как, по нему нанесли удар штурмовики. Одни из трех судов конвоя — «Ольса» (4016 брт) — получило несколько попаданий и потеряло ход. Немцы удалось отбуксировать его на якорную стоянку, но налет семи Ил-2 в 12.18 нанес пароходу новые повреждения, после которых он сел на грунт на мелководье. Удары по скоплению судов в Киркенесе и прилегавших фьордах продолжались и в последующем. В 13.40–13.46 с небольшим интервалом противника атаковали 12 штурмовиков 46-го шап и 14 «Бостонов» 36-го мтап, причем первые бомбили суда в Ланг-Фьорде, а вторые у причалов Киркенеса. И снова успех достался Ил-2. Они потопили транспорт «Готия» (1971 брт; судно прибыло в Киркенес с конвоем в ночь на 11-е) и заставили выброситься на берег угольщик «Штэр» (665 брт). Пилоты А-20 доложили, что их бомбами упралась была потоплена транспорт в 8000 т (возможно, она бомбила остав транспорта «Флорианполис») и баржа в 400 т, кроме того, в порту произошло три взрыва большой силы. Немцы подтвердили только два прямых попадания тяжелых бомб в главный пирс, которыми были уничтожены 50 м промышленной линии. В равной степени этот успех можно отнести к действиям пятерки А-20 9-го гтап, появившихся над портом в 14.15. Наши группы потерь не имели, хотя три четверти машин пострадали от зенитного огня. Если учесть, что из-за низкой облачности сбрасывать бомбы пришлось с высоты 1500 м, такой результат можно считать удачей. Сразу после бомбометания группы ныряли в облака, где их строй рассыпался. Машины возвращались на аэродром поодиночке, что могло привести к тяжелым потерям, имевшим противников в воздухе истребители. К тому моменту у противника в Заполярье имелось уже две истребительные группы (III и IV/JG 5), но в первые дни операции они целиком были прикованы к действиям на сухопутном фронте на участке оз. Чапр — Луостари.

Практически одновременно с последним налетом на Киркенес наш воздушный разведчик обнаружил в районе Гамвика конвой, шедший на восток. Транспорт «Тюбинген» и два небольших танкера прикрывались пятью большими и пятью малыми тральщиками 21-й флотилии «раумботов» (160 т, 24 узла, одна 37-мм и три 20-мм автоматические пушки), причем последние, составлявшие внешнюю линию охранения, играли роль противокатерного прикрытия. Еще в 10.35 суда с дальней дистанции атаковала подводная лодка «B-2», но ее торпеды

ды взорвались на берегу. Теперь настала очередь авиации. Видимо, посчитав конвой недостаточно крупным, Е.Н. Преображенский решил поручить нанесение удара командированию 5-й мтад, которое выделило для решения задачи всего четыре торпедоноса 9-го гмтап. Атака состоялась в 16.39. Произошло то, что и должно было произойти: столкнувшись с плотной завесой зенитного огня, торпедоносы бросили торпеды с дистанции около 5000 м, что на километр превышало их максимальную дальность хода. «Размозжить счет» смогли только торпедные катера, которые в ночь на 12-е в Варангер-фьорде потопили лидер охранения — тральщик «М 303». Они же обнаружили и обратный конвой (транспорта «Лумме», «Крюкай», плавмасстерская «Д 152», три тральщика, три СКР, два охотника, малый тральщик), вышедший из Киркенеса с наступлением темноты. Удары кораблей и самолетов СФ по нему стали основным содержанием действий флота в последующие сутки.

Конвой был повторно обнаружен самолетом-разведчиком около 07.00, после чего в штабе BBC немедленно взялись за подготовку удара. Вопреки наколпенному в предыдущих боях опыта, Е.Н. Преображенский решил не составлять общего плана в масштабе всей авиации флота, а вновь отдать все на откуп штабам дивизий. События показали, что наделять их таким доверием не следовало.

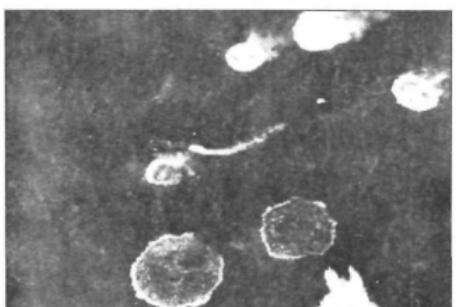
Около 10.00 конвой атаковала восьмерка Ил-2. Точная задача, которая ставилась перед пилотами штурмовиков, неизвестна, но в качестве целей они избрали не транспорта, а шедшие в голове ордера сторожевые корабли. К сожалению, прямых попаданий добиться не удалось, но пулеметным огнем и осколками бомб на «У 6110» и «У 6114» были убиты четыре и ранено шесть моряков, причем в число последних вошел и командир 61-й флотилии СКРober-лейтенант Моллер. Тут бы и появиться «Бостонам», но вышеописанное решение штаба BBC привело к тому, что разрыв между ударами 14-й сад и 5-й мтад составил 50 минут.

Нельзя сказать, что в штабе 5-й дивизии совсем не понимали важность обеспечения атаки низких торпедоносцев. Понимали и потому выделили, кроме пяти А-20 с торпедами из 9-го гмтап, десять А-20 с бомбами из 36-го мтап. Им следовало нанести удар по движущимся целям с горизонтального полета, что в течение 1944 г. не практиковалось ни разу. Это отчасти можно оправдать тем, что большинство экипажей 36-го мтап по-прежнему не было обучено торпедометанию, даже высотному, но почему для этого нельзя было выделить эскадрилью Ил-4 9-го гмтап — непонятно. Данный просчет, как обычно, дополнялся ошибками исполнителей. Вылетев совместно, группы пошли к цели, причем бомбардировщики — с набором высоты. Поднявшись примерно до 600—800 м, они по-

шли в густую облачность и потеряли торпедоносы. Ни ведущие пятерка бомбардировщиков, ни ведущий группы 9-го авиа-полка капитан Гусев не предприняли попыток связаться по радио, что, видимо, объясняется тем, что штаб дивизии забыл установить, кому принадлежит общее руководство. Группа Гусева обнаружила цель в 10.51 и вышла в атаку самостоятельно. Ситуация повторилась в очередной раз. Немецкие тральщики открыли огонь из 105-мм орудий дистанционными гранатами, три «Бостона» получили осколочные повреждения, и группа сбросила торпеды с дистанции 4500—5000 м. Попаданий, естественно, не было. Бомбардировщики атаковали только спустя 11 минут. В качестве точки прицеливания они избрали самый крупный в конвой транспорт «Лумме», на который с высоты 1400 м сбросили шесть ФАБ-1000 и 12 ФАБ-500. Прямых попаданий не было, а осколками были повреждены шлюпка и ранен один моряк. Удар закончился полным провалом, а в качестве «коэла отпуска» за это избрали капитана Гусева, который в последующие дни был снят с командования 2-й эскадрильи 9-го гмтап и переведен на должность командира звена в 36-й полк.

Поскольку к тому времени караван уже выходил из радиуса действия штурмовиков, дальнейшие удары пришлось осуществлять только силами 5-й авиадивизии. Планирование по-прежнему оставалось в руках ее штаба. Там не стали утруждать себя разработкой каких-либо особых замыслов, хотя бы даже и таких примитивных, как предыдущий, а ограничились простым инструктажем летчиков, что надо быть смелыми и сбрасывать торпеды с близких дистанций. В 12.38 в атаку вышла очередная пятерка, возглавляемая помощником команда-ра 9-го полка майором Ворониным. Торпедоносы зашли в атаку со стороны берега, что уберегло их от убийственного огня тяжелых зенитных орудий тральщиков, прикрывавших подходы к судам со стороны моря. В отражении налета приняли участие только легкие зенитки, огнем которых были сбиты А-20 мл. лейтенанта Колбасы. Ответным огнем «Бостонов» и «Эзрокобр» прикрытия было ранено пять немецких моряков на борту тральщика «М 31» и охотника «У 1219». В главном же результате осталася неизменен — все торпеды прошли мимо целей.

Следующая группа торпедоносцев — четыре машины из 36-го мтап, под предводительством командира 1-й эскадрильи майора Обухова — напала на караван в 13.34. К тому моменту в его составе произошли серьезные изменения — незаметно пропавшая внешне окраине охотников субмарина «С-104» в 13.17 торпедировала «Лумме» (1730 брт). Судно получило попадание двух торпед и затонуло в течение минуты с 19 членами экипажа на борту (на судне погиб груз разборных деревянных казарм, в которых собирались проживать горные егеря после отступления). Спасательные работы находились в самом разгаре, когда флагман конвоя получил предупреждение, что над Варде замечена новая группа советских самолетов. Она появилась в пределах видимости спустя 8 минут. В своем отчете находившийся на борту тральщика «М 251» командир 5-й флотилии корветтен-капитан Клиндер впоследствии написал: «11.33, 4 «Бостона» и 8 истребителей атаковали конвой на бреющей высоте. В этот момент я осуществлял оборону практически в одиночестве. Сброс торпед, обстрел из бортового оружия. Русские были очень дерзки, сбрасывали торпеды очень поздно, прорывали завесу зенитного огня и пролетели над конвоем под обстрелом зенитных орудий. Конвой не получил никаких повреждений. Расход боеприпасов на всех кораблях очень велик. Я располагаю всего несколькими снарядами к 105-мм орудиям». Таким образом, смелость летчиков не увенчалась успехом, хотя они и доложили о попадании одного тральщика. Мы не понесли потерь чудом. Все торпедоносы получили серьезные повреждения, а самолет ведущего пострадал настолько, что отстал от общего строя и с трудом дотянул до Варенги. После этого налета командование BBC решило прекратить удары по конвойю, возможно потому, что единственное входившее в его состав крупное судно уже было потоплено. Тем не менее немцам предстояло выдержать



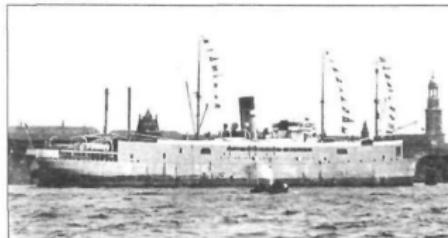
Бомбардировка конвоя «Бостонами» 36-го мтап
12.10.1944. Снимок сделан с бомбардировщика капитана Рукавицына (фото из архива Ю.В. Рыбина)

еще один, финальный удар — в 17.16 подводная лодка «В-2» отправила на дно охотник «Uj 1220». Общий итог сражения можно признать вполне удовлетворительным, вот только BBC СФ не сыграли в нем ожидаемой роли. В своем отчете командир 5-й флотилии назвал налеты советской авиации «терпимыми», даже несмотря на тот факт, что караван не обеспечивался истребителями Люфтваффе.

Командование BBC также вряд ли было удовлетворено действиями подчиненных частей. Основной причиной признался недостаток смелости у некоторых пилотов и ведущих групп. И никаких идей по поводу улучшений в области тактики! «Сбрасывать торпеды в упор, с минимальной дистанции!» — именно под этим девизом и осуществлялись последующие удары по конвоям 14-го и 16-го числа.

Вечером 13 октября из Киркенеса вышел очередной караван, включавший плавбазу катеров-тральщиков «Париж» и плавучую мастерскую «Зюдмеер». Последняя являлась весьма крупным (8133 брт) и ценным кораблем, который в течение длительного времени обеспечивал базирование на Киркенесе легких сил Кригсмарине. Перед отправлением на плавмастерскую погрузили различное военное имущество, включая двухорудийную 150-мм башню береговой батареи. Суда сопровождали канонерская лодка «К 3», шесть тральщиков и десять «рамуботов» в качестве противотанкового эскорта (последние охраняли конвой до района Перс-Фьорда). Такое мощное сопровождение позволило вечером без потерь отразить нападение наших торпедных катеров. С рассветом конвой находился уже достаточно далеко от наших баз. Когда в 08.25 его обнаружила воздушная разведка, он уже прошел Тана-Фьорд, что в штабе BBC считалось западной границей для организации групповых воздушных ударов. Об этом прекрасно знал и противник. И все-таки в этом случае наше командование решило отойти от шаблона. Это дало возможность нашим торпедоносцам одержать свою крупнейшую победу на Северном театре.

В 11.09 из Венгии выпустила пятерка «Бостонов» 36-го мтап, возглавляемая заместителем командира эскадрильи капитаном Вольнинским. Машинки шли без истребительного сопровождения, поскольку район встречи с целью находился за пределами радиуса полета «кофре» даже с подвесными топливными баками. Поиск затрудняла низкая облачность с высотой нижней кромки 300—400 м, но малая высота полета затруднила противнику обнаружение самолетов. Цель была обнаружена в 12.20 на удалении примерно 4000 м. Группа вышла на курсовой угол цели, близкий к 90°, после чего повернула влево и строем фронта атаковала конвой. Немцы открыли огонь с большим опозданием, что позволило сбросить торпеды с дистанций 500—700 м. Выход из атаки осуществлялся пролетом между судами с одновременной потерей высоты до 10—12 м, только машина лейтенанта Вельдискина вышла из атаки с левым разворотом, задержалась над кораблями и была сбита. Впрочем, все остальные торпедоносы получили значительные повреждения (на одном из них на аэродроме насчитали

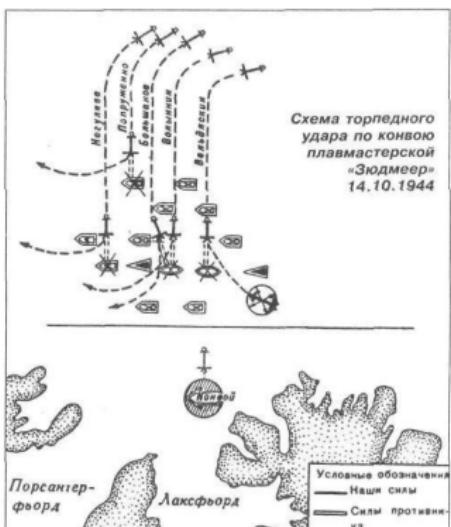


Плавучая мастерская «Зюдмеер», потопленная торпедоносцами 36-го мтап 14.10.1944



Плавмастерская «Зюдмеер» в прицеле торпедоносца лейтенанта Негуляева (фото из архива Ю.В. Рыбина)

100 пулеметных и осколочных пробоин), а «Бостон» Вольнинки даже загорелся, но опытному летчику удалось в полете сбить пламя. Его мужество было отмечено представлением к званию Героя Советского Союза, которое ему присвоили указом от 5 марта 1945 года. На отходе пилоты наблюдали три сильных взрыва, столб огня и дыма высотой 100—150 м. Так окончила свою боевую карьеру плавмастерская «Зюдмеер». Кораблям охранения удалось подобрать 163 члена экипажа, точное же количество погибших в немецких документах не указывалось. Под впечатлением этой потери Адмирал Норвегии затребовал у командующего авиацией в Северной Финляндии перевода на аэродром Хебуктен одной истребительной авиагруппы, указавая, что с началом осуществления операции «Нордлифт» советские BBC потопили уже три крупных судна (очевидно, имелись в виду «Ольса», «Готия» и «Зюдмеер»). Командование Люфтваффе действительно выделило для защиты конвоя истребительную группу IV/JG 5, что подвигло немецкое морское командование на проводку следующего эвакуационного конвоя не в темное, а в светлое время суток, когда ему не угрожала бы внезапная атака торпедных катеров. Это привело к крупнейшему сражению октября 44-го с участием торпедоносцев. Увы, оно имело трагические результаты...





Заместитель командира эскадрильи 36-го мтап капитан Волынкин Илья Тихонович. Удостоен звания Героя Советского Союза 5.11.1944

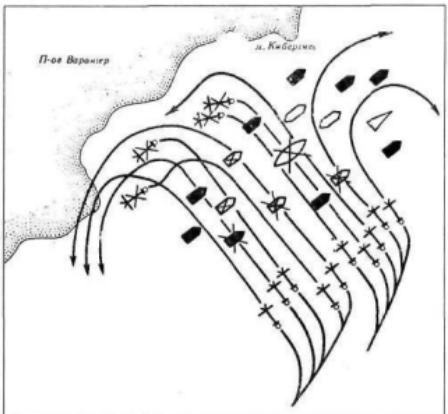
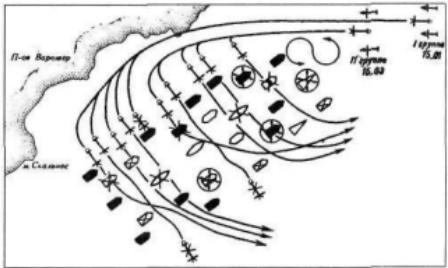
Суда конвоя Ki-137-Rf (транспорта «Патагония», «Леба», «Людвиг», танкеры «Алгол» и «Грете», четыре тральщика, четыре сторожевика, девять малых тральщиков) дали ход на рейде Киркенеса в 10.45 16 октября, а спустя час, после того как караван построился в ордер, его обогнало. Помимо этого, в

наружили наши воздушные разведчики. Почти одновременно их донесение легло на стол морского коменданта Киркенеса, который добился высылки к судам семи истребителей. Как оказалось, в этом не было необходимости — нашему командованию требовалось время на составление плана, и к тому моменту, как начали налед, над конвоем барражировало всего два «Мессершмитта».

Вот как шла подготовка в наших штабах и частях: в 12.19 Е.Н. Преображенский отдал в штаб 5-й мтд указание о подготовке к одновременному вылету четырех пятерок торпедоносцев, причем две из них — с высотными торпедами. Одновременно в штаб 14-й сад ушло указание о подготовке двух шестерок штурмовиков для удара по кораблям охранения. По ходу подготовки замыслы ударов уточнялись. По предложению командира минно-торпедной дивизии генерал-майора Кидалинского, основанному, по-видимому, на состоянии облачности (высота нижней кромки около 500 м, сила — 10 баллов), все торпедоносцы получали «низкие» торпеды. Поскольку из-за отсутствия «высотников» состав обеспечивающих сил уменьшился, командующий распорядился выделить еще две шестерки штурмовиков. По плану удар выглядел так: в 14.30 удар по кораблям охранения наносили две первых шестерки Ил-2, в 14.58 — две вторых. Считалось, что действиями штурмовиков удастся надолго подавить огонь кораблей охранения, что позволило бы нанести по каравану несколько ударов без специального обеспечения. Первый в 15.00 осуществлялся две пятерки торпедоносцев, в то время как две другие находились в резерве.

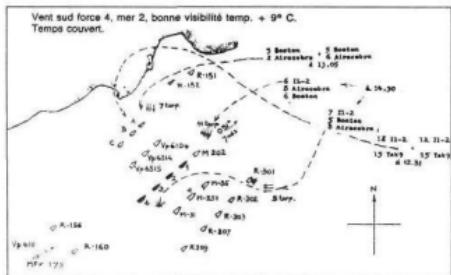
Первая волна штурмовиков появилась над судами в 14.35. Атака оказалась для немцев неожиданной, в результате чего самолетам удалось прорвать завесу зенитного огня и эффективно проштурмовать корабли, что, по информации из ЖБД,

Советские (две справа вверху) и составленная на основе немецких документов (внизу) схемы атак конвоя «Ki-137-Rf» 16.10.1944 (из книги Huan C. La marine soviétique en guerre. Partie I. Arctique. Paris, 1991)



61-й флотилии сторожевиков, сопровождалось многочисленными случаями ранений среди верхней вахты. Тем не менее прямых бомбовых попаданий в корабли добиться не удалось. К сожалению, вторая группа штурмовиков с аэродрома Венга-2 задержалась, со сбором и произвела атаку чуть позже, обеспечиваемые ею самолеты. За прошедшие без воздействия 20 минут противник наверняка восстановил ордер и заменил раненых в расчетах зенитных орудий. В этот момент появилсяся торпедоносцы. Вторая неприятность заключалась в том, что как раз в этот момент в район боя прибыли 25 «Мессершmittов» и «Фоке-Бульфов», поднятых противником в воздух после первого налета штурмовиков. Истребители прикрытия завязали с ними воздушный бой, но для пилотов торпедоносцев это явилось дополнительным сдерживающим фактором.

Атака первой пятерки (ведущий — Герой Советского Союза капитан Рукавицын из 36-го мтап) произошла со стороны берега. Памятняк наказ командования, пилоты старались сблизиться на минимальную дистанцию и, судя по сделанным в момент сбрасывания торпед фотографиям, находились в этот момент от целей в 800—1100 м. Увы, недостаток опыта (для трех из пяти пилотов это была первая или вторая торпедная атака) и ожесточенное сопротивление противника имели результатом то, что ни одна торпеда не попала в цель, зато был сбит «Бостон» лейтенанта Полтураженко. С минимальным временным интервалом с того же направления на конвой вышла пятерка майора Волошина. Ей досталась сильней. Пораженный зенитными снарядами А-20 мл. лейтенанта Злобина упал



в море еще до сбрасывания торпеды, а машину мл. лейтенанта Коновалчика на выходе из атаки расстреляла пара «Мессершмиттов». Вернувшись самолеты обеих групп имели по 15–20 пробоин каждый. Все торпеды прошли мимо. К нашим потерям следует добавить и два Ил-2 второй группы. Один из них произвел аварийную посадку на побережье, а его экипаж скрывался у норвежцев до прихода наших войск. Второй штурмовик приводился в Варангер-фьорде, и летчиков спасли торпедные катера. Членам экипажей «Бостонов» повезло куда меньше — все они погибли.

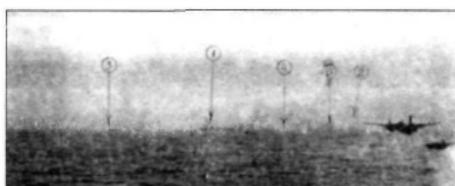
Постановка немцами дымовых завес, взрывы бомб и наших сбитых самолетов, присутствие в воздухе вражеских истребителей до крайности затруднили наблюдение за целью самолету-разведчику 118-го орал. На основании его информации в штабе BBC считали, что совместным налетом торпедоносцев и штурмовиков потоплен транспорт в 1500 т, миноносец, два сторожевых корабля и три катера. В то же время в составе каравана «оставалось» еще два крупных транспорта, которые продолжали уходить на запад. В этот обстановке Преображенский принял единственное возможное решение — произвести второй удар, тем более что подготовленный резерв для этого у него имелся. Главной загвоздкой являлись базировавшиеся на аэродроме Пуммани штурмовики, которым вновь ставилась задача обеспечения удара «Бостонов». Они уже участвовали в налете в 14.35, и теперь им следовало подготовиться к новому. У конвой они появились в строго установленное время — в 16.36, но из полученных в предыдущем вылете повреждений и плохой работы аэродромных служб вместе 12 их было всего пять. Летчики не рисковали сблизиться с кораблями охранения, сбросив бомбы и ракеты с дальней дистанции. Даже по докладам экипажей попаданий не было. С учетом этого можно считать, что, когда новая волна торпедоносцев показалась вблизи конвоя, его корабли и суда находились в полной готовности для отражения налета.

То, что произошло в последующие пять минут, трудно охарактеризовать иначе, чем избиение самолетов зенитками. Торпедоносцы вышли в атаку со стороны моря, так что уже на дальних расстояниях их можно было поражать дистанционными гранатами из 105-мм орудий трех тральщиков,шедших мимоисте транспортов. Еще ближе к нашим располагалась внеш-



Экипаж торпедоносца 36-го гмтап Героя Советского Союза капитана В.П. Рукавицына. Слева направо: капитан В.П. Рукавицын, воздушный стрелок старший сержант А.Н. Успенский, стрелок-радист старшина Г.Н. Вертуков, штурман лейтенант Н.Д. Жасан

няя линия охранения, куда входило пять «раумботов» 21-й флотилии. Чтобы прорваться к судам, торпедоносцам предстояло на малой высоте пролететь над этими небольшими, но хорошо вооруженными кораблями. Наконец, пытаясь сократить дистанцию сброса до 600–900 м, наши летчики не оставляли себе шанса избежать зенитного огня на отходе — выход из атаки мог осуществляться только пролетом через конвой в сторону берега, где их ждали зенитные батареи на мысе Кирбергнес. В результате каждая из пилотов потеряла по два торпедоносца, остальные машины имели не менее 15–20 пробоин. За штурвалами трех сбитых машин сидели мл. лейтенанты (Заводчиков, Машев, Храмов), для которых бой 16 октября стал первой и последней торпедной атакой, четвертую пилотировал командир 9-го гмтап подполковник Б.П. Сыромятников. Как это ни парадоксально, но для него эта торпедная атака тоже стала первой и последней. По наблюдениям вернувшихся на аэродром ведомых, командирская машина продолжала держать боевой курс и после того, как в результате многочисленных попаданий на нее загорелся левый мотор. Командир сбросил торпеду с минимальной дистанции, после чего его самолет рухнул в море в районе конвоя. Считалось, что попаданием его снаряда был потоплен транспорт в 6000 т. Такое поведение нельзя было не признать геройским, вследствие чего трем из четырех членов экипажа командирского «Бостона» — Б.П. Сыромятникову, штурману полка майору А.И. Скнаре и стрелку-радисту старшему сержанту Г.С. Асееву — указом от 5 ноября посмертно присвоили звание Героя Советского Союза. Горько сознавать, что и этот удар практически лег мимо



Первая атака торпедоносцев на конвой «К-137-Рf» 16.10.1944. Снимок сделан с торпедоносца лейтенанта Гионевого



Атака 16.10.1944. Снимок с торпедоносца лейтенанта Юрченко (фото из архива Ю.В. Рыбина)

Штурман 9-го гмтап майор Скнарев Александр Ильич и стрелок-радист экипажа подполковника Сыромятникова старшина сержант Асеев Григорий Сафонович. Погибли в бою 16.10.1944, посмертно удостоены звания Героя Советского Союза



цели, поскольку его единственной жертвой стал «раумбот» «R 301», случайно подвернувшийся под торпеду. 140-тонный кораблик затонул за две минуты, унеся на дно 22 человека — чуть меньше, чем погибло на семи сбитых в течение дня торпедоносцах. Это было пирровое победа, хотя наши командование и считали, что в результате удара уничтожены два оставшихся транспорта, тральщики и два неуставленных судна. Несмотря на то что число транспортов в караване оставалось прежним, по донесениям оказывалось, что он полностью разгромлен. Если бы это было так! Фактически же получилось, что в результате ряда ошибок штаба BBC СФ ставка немецкого командования на проводку конвоя в светлое время суток в условиях летней погоды себя полностью оправдала.

Гибель в течение дня семи полных экипажей в главе с командиром гвардейского авиааполка не могла не произвести шокового эффекта. Три последующих для минно-торпедные части не осуществляли никаких вылетов, даже одиночными машинами на «свободную охоту». Кстати, последняя в ходе операции «Вест» велась довольно активно, но, как и раньше, не имела особого эффекта. Из 30 одиночных вылетов только шесть завершились торпедными атаками. Тройдами целями атак становились дозорные тральщики, один раз — канонерская лодка «К 3», в другой — безвестная баржа. 15 октября лейтенант Моисеев из 36-го мтап атаковал в районе о. Кваде подводную лодку. В боевом донесении было записано: «Дешифрованием аэрофотоснимка момента атаки и докладов экипажа погодание торпеды в ПЛ обеспечено: ПЛ потоплена». Между тем зафиксированная атака в это время в этом районе германская субмарина «U 315» не получила даже царапины. В мае 45-го она капитулировала в Тронхейме и в 1947 г. была сдана на слом в Англии. Для чего мы цитировали это неверное донесение? Только для того, чтобы дать читателю правильное представление о том, что далеко не все доклады, пусть даже и подтвержденные фотоснимками (как это было, например, с минным потоплением «Щ-402»), являлись истинными. За жаждущие попотешествовать тральщики и подводной лодки нам пришлось заплатить тремя самолетами, два из которых были сбиты зенитным огнем в момент атаки.

Тем временем наше наступление на сушу продолжало успешно развиваться. После взятия Петсамо советские войска 18 октября перешли финско-норвежскую границу, 22-го взяли Тарнит и развернули концентрическое наступление на Киркенес с востока и юга. 18-го и 23-го катера Северного флота высадили два тактических десанта на южном побережье Варanger-фьорда. В период оперативной паузы (16—17 октября) немцы успели оторваться и в последующий период операции вели лишь арьергардные бои, пытаясь максимально замедлить темпы преследования. Было ясно, что со дня на день войска 14-й армии выйдут к Киркенесу, но собираются ли немцы обороны его — никто не знал.

С наступлением сумерек 19-го и 20-го порт покинули два небольших конвоя, которые практически не встретили противодействия со стороны нашей авиации. Нанести им потери смогли только подлодки и торпедные катера, которые потопили тральщики «M 31», охотник «Uj 1219» и повредили «раумбот» «R 311». При проводке последнего из названных караванов немцы применили тактическое новшество — с наступлением рассвета все суда укрылись на рейде Сольте-фьорда. Там их утром 21 октября атаковали истребители-бомбардировщики, потопившие бускар и моторный тральщик «R 151». Поняв, что противник вновь вернулся к практике ночной проводки караванов через наиболее опасную ближнюю зону, командование BBC запланировало на 21-е удар по судам в самом Киркенесе. При этом операторов не смущило даже то, что утренняя разведка обнаружила в порту только два транспорта, три сторожевых корабля и пять плавсредств неуставленного типа. Увы, план составлялся на скользкую руку и явно не был рассчитан на то, что бегущий под нашими ударами противник может оказать серьезное сопротивление. Никаких групп для расчист-

ки воздушного пространства над целью или блокировки вражеских аэродромов не выделялось, а в прикрытие 20 «Бостонам»-бомбардировщикам выделялись не слетанные и проворенные в боях экипажи 255-го иап, а 24 «коубры» из 2-го гвардейского и 27-го иап, вообще не имевшие опыта сопровождения ударных машин. Вопреки ожиданиям немцы оказали ожесточенный отпор. Над целью наши удариные эшелоны (кроме «Бостонов», наносивших удар по объектам в порту, в налете в качестве ударных самолетов принимали участие 17 Р-40 и 20 Ил-2) были встречены примерно двумя десятками вражеских истребителей. В ожесточенном бою мы потеряли один Р-39, враг — два Bf-109. Подлила масла в огонь и зенитная артиллерия, сначала сбившая один бомбардировщик 36-го мтап, а затем «Бостон» 9-го гвардейского авиааполка, специальными приспособлениями для фиксирования результатов аэродида. Прицельное бомбометание оказалось сорвано. В соответствии с немецкими данными успех налета ограничился повреждением линий связи и уничтожением одного склада боеприпасов. Главная цель — причали и портовое оборудование — осталась неповрежденными. Штурмовикам и истребителям-бомбардировщикам удалось только легко повредить артиллерийскую баржу «AF 25» и бускар.

Точно неизвестно, как этот налет отразился на планах германского командования, но следующий небольшой конвой покинул Киркенес только вечером 22-го. Он тоже укрылся в Сольте-фьорде, в то время как все корабли его охранения вернулись в Варanger-фьорд, где им предстояло принять на себя эскорт последнего эвакуационного каравана. Он вышел из порта в 18.00—18.30 23 октября. В него немецкое командование включило все суда, которые могли своим ходом покинуть гавань — общим числом около 12, из которых только плавбазу катеров-тральщиков «MRS 26», транспорт «Адамстурм» и два небольших танкеров можно было отнести к скользко-нибудь крупным. По-видимому, большинство остальных транспортных плавсредств составляли быстроходные десантные баржи — практически неуязвимые из-за малой осадки для торпед и хорошо вооруженные зенитной артиллерией. Утром 24-го наша воздушная разведка обнаружила суда в районе между Тана до Бос-фьордом (из-за ошибки штурманов самолетов-разведчиков дело выглядело так, будто в море на этом участке находится несколько конвоев). Вот как описывал переход в своем донесении командир сторожевого корабля «V 611» обер-лейтенант Деллит:

«В 16.00 23 октября со всеми еще находившимися в Киркенесе транспортными судами я был направлен на запад. Конвой состоял из 12 транспортных судов и около 20 кораблей охранения. Из-за отставшего корабля «NKi» весь конвой должен был с 22.00 до 01.00 остановиться в проливе Буссе-сунд, пока не получил приказ следовать дальше. В 04.45 конвой должен был стать на якорь в Сольте-фьорде. Якорные места были уже заняты, когда поступил приказ продолжать движение. Командиром конвоя я с моим кораблем был выделен в переднее внутреннее охранение левого борта, а именно между кораблем с тралом и 1-м пароходом. Так как имелся запас скорости, я выдвинулся на указанную позицию».

Тем временем в штабе BBC СФ велась лихорадочная работа по организации авиаудара. За ночь немецкие суда успели уйти достаточно далеко и вот-вот должны были выйти за пределы радиуса действия истребителей с подвесными баками. С учетом этого Е.Н. Преображенский бросил в бой десять Ил-2 с аэродрома Пуммынга, не дожидаясь готовности остальных сил. Они настигли караван в районе Бос-фьорда. «В 09.00 — писал Деллит, — конвой был атакован примерно 35 бомбардировщиками. Эта атака была направлена преимущественно на передние корабли охранения. Мой корабль был ожесточенно атакован наладившими машинами, подвергнут бомбардировке и взят под мощный обстрел из бортового оружия. При этом 4 бомбы, сброшенные одним Пе-2, упали в воду в 2—3 метрах от правого борта и в 2—5 метрах от левого. Корабль

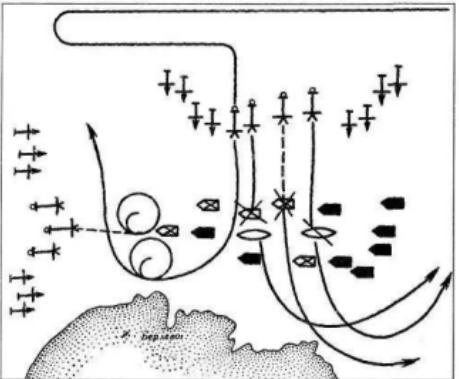


Схема торпедного удара высотных и низких торпедоносцев по конвою «Ки-141-Lf» 24.10.1944

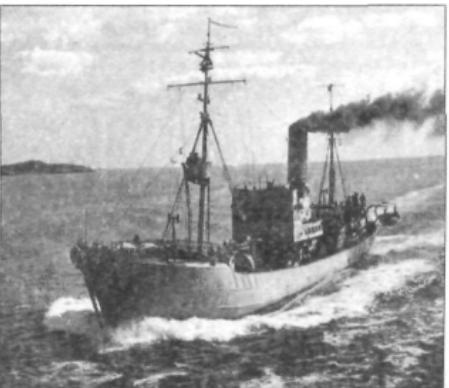
не был поврежден только благодаря тому обстоятельству, что бомбы не взорвались. На корабле было очень много пробоин. Неисправностей и потерь не было».

Главный удар последовал только спустя полтора часа. По своему замыслу он отличался в наилучшую по сравнению с другими октябрьскими налетами сторону: первыми по кораблям охранения каравана должны были отработать 12 «Киттихоков» (восемь с пикирования и четыре топчамтовых метеодом), затем четыре высотных торпедоносца расстреливали ордер и, наконец, две четверки от каждого из полков наносили главный удар по судам. Увы, и на этот раз все испортили традиционные ошибки ведущих групп. Группа Р-40 задержалась со сбором и вышла в атаку несколько позже, чем низкие торпедоносыцы. Группа высотных торпедоносцев, ведомая «антигероем» минно-торпедной авиации капитаном Гусевым, зашла в облака, где от нее отбился один «Бостон» с молодым экипажем, повернувшись после этого на базу. Остальные три машины тоже прибыли с опозданием, уже после того, как корабли атаковала тройка «низких» А-20 (один самолет не смог взлететь по причине неисправности шасси) от 9-го гмтап. В дополнение ко всему сам Гусев забыл включить тумблер питания цепи сбрасывания и узнал о том, что «сакономии» торпеду, только после возвращения на аэродром. Вот как выглядел налет с борта «V 6111»:

«В 10.49 со стороны моря было обнаружено несколько более крупных групп вражеских машин, намеревавшихся атаковать конвой. Над берегом тоже сосредоточивалась группа. По моей оценке, общее число атакующих составляло 60–70 машин. Со стороны моря на бреющем полете атаковало примерно 20 «Бостонов», которыебросили свою торпеду. Одновременно торпеды были сброшены тремя «Бостонами» с высоты около 1500 метров. Две из них упали по левому борту и одна — в середине конвоя. Я дал «полный назад», пытаясь выбраться своим кораблем из опасной области. Я смог своевременно уклониться от 5 торпед, шедших по правому борту, причем 5-я прошла в 1–2 метрах от носовой части. Секундой позже, в 10.59, одной из торпед корабль был поражен в левый борт в районе матросского кубрика. При взрыве я, должно быть, был куда-то заброшен, так как на короткое время совершенно потерял сознание. Когда я снова пришел в себя, я увидел носовую часть осевшей довольно глубоко в воду, между баком и мостиком все было разрушено, а сам корабль имел сильный крен на левый борт. В этом положении сторо-

жевик с круто положенным на левый борт рулем все еще отрабатывал полный назад. Главный механик, несмотря на значительные усилия, не смог остановить машину. Так как корабль рискованно кренился на левый борт и была опасность, что из-за продолжающегося движения переборка за топливным бункером не выдержит давления, я пришел к выводу, что корабль очень быстро заполнится водой и утонет. Перед этим я еще попытался перевести руль в среднее положение, чтобы этим направить корабль к берегу. Руль не действовал, и возможности двигаться больше не оставалось. Тогда я отдал приказ экипажу покинуть корабль... Так как спасение или буксировка не могли иметь успеха, чтобы ускорить погружение корабля, командир 2-го соединения охраны побережья приказал одному траулеру ускорить потопление вспышлом из 105-мм орудия. В 11.28 корабль затонул в точке 70° 49' северной широты, 29° 25' восточной долготы... 9 членов экипажа обрели геройскую смерть».

С учетом того, что сторожевик получил попадание в левый борт, весьма вероятно, что причиной его гибели стала именно циркулирующая торпеда. От большинства торпед 45–36АН, сброшенных торпедоносцами по идущему следом за «V 6111» пароходу, СКР уже успел уклониться. Судба же «низких» «Бостонов» была намного печальней. По донесению истребителей эскорта, все три самолета первой тройки были сбиты огнем зениток при попытке атаковать суда с дистанции 600–700 м. За их штурвалами сидели молодые пилоты, а ведущий группы мл. лейтенанта Лукашев 24 октября совершил лишь третью торпедную атаку. Четверка 36-го мтап стреляла с 1800 м и потому ее потери составили всего лишь один А-20. Немецкие корабли охранения в очередной раз продемонстрировали эффективность своего огня, который практически не оставил надежд на спасение близко пролетающим самолетам. На этот раз им удалось сбить больше 50% атакующих «низких» торпедоносцев, что даже превышало результаты пеально известного боя 16 октября. Спустя два часа в устье Тана-Флорда караван еще раз атаковали штурмовики, но и им не удалось ничего добиться. Для полноты картины следует заметить, что в каждом из ударов нам приходилось преодолевать сопротивление небольших групп истребителей противника, в боях с которыми погиб один «Киттихук». Второй, подбитый зенитками, приводился, немного не долетев до Пумманки, но его пилот был спасен. С торпедоносцев выживших не было.



Сторожевой корабль «V 6111» (бывший рыболовный траулер «Мазурен»), потопленный торпедоносцами BBC СФ 24.10.1944

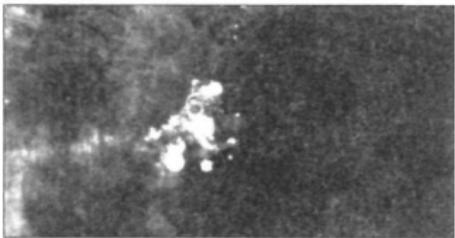
Бой 24 октября стал последним, в котором нашему командованию удалось применить торпедоносыцы. В ночь на 25-е войска противника оставили Киркенес, взорвав там все, что оставалось после наших бомбардировок. При отступлении немцы осуществляли тактику «выжженной земли», считая, что это может замедлить темпы преследования наших войск. С занятием 25 октября Киркенеса 14-я армия выполнила свою задачу, и спустя четыре дня ее войска получили приказ перейти к обороне. Немцы же продолжали отходить в район Тромсё — Лунгненфьорд, используя для эвакуации прибрежных гарнизонов и береговых батарей морской транспорт. Теперь их перевозки осуществлялись на таком расстоянии от аэродромов BBC СФ, что организовать какие-либо групповые удары по конвоем не удалось бы из-за устаревания разведданных. В этом пришлось убедиться 25 октября, когда тройка торпедоносцев выпустила для атаки конвой противника в районе Гамвика, но, прибыв в район, не обнаружила цели и вернулась обратно. В этих условиях единственным способом борьбы с перевозками противника, помимо «свободной охоты», оставались бомбовые удары по якорным стоянкам во фьордах.

Первая попытка нанести подобный удар была предпринята во второй половине 24 октября, и ее целью, по-видимому, являлись суда того же каравана Ki-141-Lf, которые мы атаковали в море утром и днем. Девять «Бостонов» со обоих полков вылетели на бомбардировку скопления судов в Тана-фьорде, но, встретив сплошной фронт низкой облачности, сбросили свой груз на запасную цель — порт Вадсе. Утром 26 октября BBC СФ осуществили массированный налет на якорную стоянку в Смаль-фьорде (южное побережье Тана-фьорда), который по

своим масштабам мало уступал былым рейдам на Киркенес. Суда бомбили «2-Бостона», 12 Ил-2 и восемь Р-40. К своему удивлению наши летчики столкнулись с плотным зенитным огнем, которым был подбит один А-20. Машину приводнилась в Варанггер-фьорде, и ее экипаж спасли катера. Загадка Тана-фьорда раскрывалась просто — дело в том, что в момент налета там находились пять немецких эсминцев 4-й флотилии (+Z 29, +Z 31, +Z 33, +Z 34 и +Z 38). Флотилия была переведена сюда германским командованием из Альта-фьорда в качестве средства противодействия возможным попыткам крупных надводных кораблей СФ помешать эвакуации. Что до результатов бомбекки, то их не было — сильный зенитный огонь помешал нашим пилотам точно прицеливаться.

Ночью немецкие эсминцы выходили для патрулирования у побережья полуострова Варанггер, а утром бросили якорь в Хупс-фьорде (западное побережье Тана-фьорда). Туда же из Смаль-фьорда перешли и другие немецкие корабли. Смена стоянки не помогла немцам «выйти из-под колпака» нашей воздушной разведки. Утром фьорд атаковали десять Ил-2, а спустя почти два часа, в 11.55, — 13 «Бостонов». На этот раз удача оказалась на стороне наших пилотов — одна из бомб ФАБ-500 попала в плавбазу катеров-тральщиков «MRS 26». Это судно тоннажем в 3500 брт было конфисковано немцами в недостроенном состоянии на норвежской судоверфи в Мюссе, достроено как плавбаза и вступило в строй только в июне 1944 г. В ходе эвакуации оно использовалось в качестве транспортного, и в момент получения повреждений на его борту находилось около 150 горных егерей. Прямое попадание мощной авиабомбы не оставило на противнике шансов на спасение плавбазы, и после непродолжительной агонии она опала на дно. Точные потери ее экипажа и пассажиров неизвестны, в немецком донесении говорится лишь о спасении «большей части» экипажа. К сожалению, на борту в тот момент отсутствовали морской комендант Киркенеса и командир 1-го соединения охраны побережья, длительное время использовавшие плавбазу в качестве флагманского корабля. Они случайно оказались на стоявшем рядом тральщике «M 365» и воочию наблюдали за происходящим. Гибель плавбазы произвела на немецкое морское командование такое тягостное впечатление, что оно было вынуждено перенести пункт базирования эсминцев 4-й флотилии в Ло-фьорде (северная часть Порсангер-фьорда). Последний бомбардировочный удар — по судам в Тю-фьорде (северо-западное побережье Тана-фьорда) — состоялся днем 29 октября. Транспорты на стоянке не оказались, а ожесточенный огонь шести боевых кораблей (в их числе входила канлодка «К 3», сторожевики «V 6104» и «V 6110») оказался настолько точным, что из-за совершения противозенитного маневра все бомбы легли мимо цели. Другой неприятный сюрприз ожидал наших летчиков на отходе — их внезапно атаковали восемь «Мессершmittов». И хотя 14 «Бостонов» имели равное число «кося» сопровождения, немцам удалось подбить один А-20. Его летчик погиб в воздухе, но трем остальным членам экипажа удалось выпрыгнуть с парашютами и спустя 11 дней благодаря помощи местных норвежцев вернуться в часть. На этом операция «Вест» для BBC СФ закончилась. 28-го войска противника оставили Вадсе, в ночь на 31-е — Варде и тем же днем — Маккаур. Эвакуация небольших прибрежных гарнизонов осуществлялась малыми боевыми кораблями и баржами, расходившимися на которые изрядно передевшие силы минно-торпедной авиации не имело смысла, самолетам же других родов BBC попросту не хватало дальности полета.

Подведем краткий итог. На октябрь пришло 229 самолетов-вылетов машин МТА, что составило 22,5% от всех ее вылетов, совершенных в течение года. Процент целей пораженных торпедами (три из девяти, т.е. 33%) оказался выше. Еще одно крупное судно было потоплено бомбами (всего в течение года самолеты МТА потопили бомбами два крупных судна). Если в среднем за год для поражения однократно цели торпедоносы про-



**Попадание бомбы ФАБ-500 в плавбазу «MRS 26»
27.10.1944. Снимок сделан с бомбардировщика лейтенанта Глуховцева**



Агония плавбазы «MRS 26»

изводили 45 самолето-вылетов, то в октябре эта цифра уменьшилась до 30, а если отбросить вылеты на «свободную охоту», то до 20. Все эти замечательные показатели перечеркивались ужасающей статистикой потерь. В октябре оба минно-торпедные полки потеряли 20 машин из 56, потерянных в 1944 г. Если в течение года среднее количество вылетов на одну потерю составляло 18 (что, кстати, и без того являлось весьма гнетущей цифрой), то в октябре оно упало до 11,5, а в групповых торпедных ударах до 4 (на 52 самолето-вылета с ударами потеряно 13 торпедоносцев)! Причины этих потерь были весьма очевидны и теперь, и тогда. В заключении командующего СФ на отчет о действиях BBC в 4-м квартале под пунктом №2 указывалось: «При организации операций на море, в условиях нашего подавляющего превосходства в воздухе, имели место значительные боевые потери, что надлежит отнести за счет неудовлетворительной организации подавления средств ПВО конвоев». В самом отчете, в разделе «Выходы», писалось: «Отработка групповых атак низких торпедоносцев во взаимодействии с бомбардировщиками, высотными торпедоносцами, истребителями, штурмовиками и дымзасеками необходимо проводить в полигонных условиях, только тогда их действия будут успешными в боевых условиях». Со всем этим трудно не согласиться. В области тактики по сравнению с первой половиной 1944 г. наблюдался серьезный откат: состав сил обеспечения заметно уменьшился, лишь однажды (24 октября) для этого задействовались истребители бомбардировщики, а сил единственного в Севере штурмового полка не хватало. К обеспечению атак низких торпедоносцев можно было привлечь те же «Бостоны» в варианте топтамочников, но командование BBC СФ по-прежнему считало, что все A-20 следует использовать против судов в море только в качестве торпедоносцев, поскольку только вооруженный торпедой самолет в состоянии в одиничку потопить крупный транспорт. Тренировка пилотов топтамочников атакам в 36-м итап началась только в ноябре, по-видимому, именно как реакция на «октябрьский тупик». Увы, проверить новый способ в боевых условиях летчики уже не успели. Вместо того чтобы заниматься разработкой новых тактических приемов прорыва дивизионного ордера ПВО, командование увлеклось активной пропагандой важности сближения на минимальные дистанции и, надо заметить, достигло в этом деле заметных успехов (см. таблицу). Молодые авиаторы, пополнившие полки в период первых сражений с конвойми, не понимали, что в тех условиях выполнение командирского наказа равносильно самоубийству. Воина, конечно, не летняя прогулка по саду, любой может погибнуть, и командир вправе поставить своему подчиненному задачу, связанную с риском для жизни. Но кроме этого права у него есть и обязанность следить за тем, чтобы этот риск не переходил порога разумного, в противном случае он превращает своего подчиненного в «пушечное мясо». Потому действия минно-торпедной авиации в операции «Вест» стали примером жестокого и далеко не всегда разумного размежа жизней молодых и недостаточно обученных летчиков (из 18 погибших командиров экипажей 13 имели звания мл. лейтенант) на немногочисленные вражеские суда. Из пяти сражений

Командир 1-й эскадрильи 36-го итап капитан В.М. Хрыпов. Трагически погиб 30.12.1944

с конвоями, в которых принимали участие самолеты МТА (11, 12, 14, 16 и 24 октября), лишь одно — атака на плавмасстерскую «Зюдмар» — может считаться завершившимся с удовлетворительным результатом. Командование BBC, естественно, придерживалось иного мнения. По итогам операции 5-я итап и 9-й итап получили почетные наименования «Кирженесских», а дивизия, кроме того, удостоилась ордена Красного Знамени. Лично ответственный за ряд провалов командир соединения генерал-майор Н.М. Кидальский получил «флотоводческий» орден Ушакова 2-й степени, Е.Н. Преображенский — орден Суворова 2-й степени и воинское звание «генерал-лейтенант».

После окончания операции «Вест» минно-торпедные полки фактически оказались в организационном периоде, который, к счастью, не нарушался необходимости вести активную боевую деятельность. На 1 ноября в них оставалось 34 «Бостона» и 11 Ил-4, к которым в сумме имелось чуть более 30 экипажей (по штату только один полк МТА должен был иметь 34 полных экипажа и 4 резервных летчиков). В течение всего IV квартала минно-торпедная авиация пополнила 13 новых экипажей, имевших исключительно бомбардировочную подготовку. Новым командиром 9-го итап стал Герой Советского Союза подполковник А.И. Фокин, который до октября 1943 г. был командиром эскадрильи 36-го полка, а затем в течение года командовал эскадрильей Высших офицерских курсов BBC ВМФ. Ситуация с самолетами тоже оставалась непростой. В течение октября BBC СФ получили 10 A-20X, а в ноябре 50 Ил-4 (все от BBC Красной Армии; в декабре пополнение не было). В результате на 1 января в дивизии на 28 А-20 имелось 39 экипажей, зато на 31 Ил-4 — всего 12. В связи с тем что «Бостоны» не поступили и в дальнейшем, указанный дисбаланс сохранился до окончания войны.

Боевое напряжение в течение двух последних месяцев года было беспрецедентно низким. В ноябре пилоты МТА совершили всего четыре вылета на «свободную охоту», в декабре — восемь. В каждый из месяцев состоялось по одной торпедной атаке, успехи которых не подтвердились в послевоенное время. Два последних вылета «охотников» пришли на 27 декабря, после чего командование окончательно убедилось в их беспредельности. Единственной групповой акцией стал вылет 10 «Бостонов» от обоих полков на бомбардировку Хаммерфеста 8 декабря. При этом группа попала в сильную облачность, в результате чего ведущий одной из пятерок решил отбомбиться по запасной цели — порту Хоннингсвог. Даже в этом незначительном эпизоде и то просматривается уровень работы штаба BBC — немцы оставили Хоннингсвог еще 2 декабря, и разведчики своевременно доложили об этом командованию флота.

Дистанции сбрасывания торпед самолетами МТА СФ во второй половине 1944 г. (данные только по самолетам, вернувшимся после выполнения боевого задания)

Число групповых или одиночных ударов	Дистанции				
	до 1000 м	1000—2000 м	2000—3000 м	3000—4000 м	более 4000 м
Удары по конвоям по данным воздушной разведки	42	23	5	5	-
Удары, совершенные в ходе полетов на «свободную охоту»	25	10	9	2	1
					3



Перед оставлением немцы сожгли город, так что падение там еще 10 ФАБ-500 вряд ли добавило разрушений. Первая пятерка все-таки прорвалась сквозь облака и бомбардировала Хаммерфест, но результат ее удара остался неизвестен.

Последний этап боевой деятельности северной минно-торпедной авиации был связан с выполнением функций, обратных тем, для которых в свое время эта авиация создавалась. Речь идет о защите собственных коммуникаций, которая осуществлялась в двух основных формах: непосредственное противолодочное охранение конвоев, а также поиск подводных лодок и плавающих мин в акватории, прилегающей к побережью Кольского полуострова. Необходимо отметить, что самолеты МТА систематически привлекались к решению этой задачи с конца 1942 г., но масштабы этого задействования нешли ни в какое сравнение с теми, которые пришли на весну 1945 г. Так, в течение первой половины 1944 г. минно-торпедные полки произвели 24 с/в для поиска мин и подлодок, во второй половине — 28, а в течение всего четырех с небольшим месяцев 1945 г. — 347 (!). Такая резкая активизация была связана с двумя факторами: во-первых, у СФ не осталось больше противника на море, поскольку с начала 1945 г. вражеские надводные корабли и суда перестали появляться в районе восточнее Тромсё, по которому проходила разделятельная линия действий советского и британского ВМФ. Во-вторых, с ослаблением вражеской корабельной группировки в Норвегии (15 сентября 1944 г. британская авиация тяжело повредила, а 12 ноября потопила линкор «Тирпиц») значительно активизировались перевозки по трассе северных морских конвоев. Для борьбы с ними германское командование развернуло большие силы подводных лодок, которые к тому времени потерпели сокрушительное поражение в борьбе с союзными конвойми в Атлантике. Немецкие субмарины и раньше создавали постоянную угрозу на наших внешних коммуникациях, но до сентября 1944 г. основным районом их действий являлась британская зона ответственности, весьма удаленная как от британских, так и от советских авиабаз. С весны 1944 г. английское командование привлекло для сопровождения караванов эскорты авианосцы, самолеты с которых стали регулярно наносить немецким «волчьям стаям» чувствительные потери. Даже не атакованным субмаринам стало трудно добиваться успеха, поскольку британская воздушная и радиоразведка без труда вскрывала местоположение завес подлодок, что давало возможность обойти их простым изменением курса. В этой ситуации естественным ответом германского командования стало развертывание подлодок на подходах к

Кольскому заливу, рядом с портом назначения, там, где обойти их было попросту невозможно. Этому способствовало и наступление полярной зимы с ее продолжительным темным временем суток. В течение него подлодки могли смело всплыть для зарядки аккумуляторных батарей*, не опасаясь обнаружения со стороны авиации СФ, подавляющее большинство самолетов которой не имело никаких технических средств обнаружения надводных целей. В свободное от прохода союзных караванов время субмарины терроризировали наши каботажные коммуникации Мурманск — Петсамо и Мурманск — Архангельск. Из-за слабости сил ПЛО Северного флота успехи противника не заставили себя долго ждать. Так, в декабре 44-го из состава северных конвоев немецким «U-ботам» удалось торпедировать лишь один британский эсминец, в то время как мы на прибрежных коммуникациях потеряли два парохода потопленными и один («Тбилиси», отремонтирован в 1959 г.) тяжело поврежденным. Не брезговали лодки и эскортными кораблями — в течение указанного месяца мы потеряли траулеры и два больших охотника.

Такое положение дел заставило мобилизовать на борьбу с новым противником все возможные силы. Самолеты МТА не остались в стороне. Они принимали участие в сопровождении подавляющего большинства прибрежных конвоев и каждый летний день вылетали на поиск субмарин. В течение длительного времени это не имело вообще никакого результата, пока 23 марта экс-торпедоносы не совершили сразу три атаки «подлодок под перископом». Одну атаку осуществила пара Ил-4 9-го гмтап, две — пары «Бостонов» 36-го мтап. Результат первой атаки пилоты не наблюдали, во втором случае заметили появившиеся на поверхности масляные пятна, в третьем, кроме того, пузыри воздуха и даже появившийся на поверхности «борт сильнонакренившейся подводной лодки». Субмарина считалась потопленной. Пикантность ситуации заключалась в том, что немецкая радиоразведка передавывала сообщения наших летчиков, передававшихся нехитрым ТУСом, после чего штаб командующего подводными силами в Норвегии (FdU Norwegen) специально опрашивал находившиеся на позициях «U-боты» о противолодочных атаках и полученных повреждениях. Выяснилось, что ни одна субмарина не только не получила повреждений, но даже не была атакована. Из гораздо более богатой практики британской противолодочной авиации известно, что реальными объектами атак «подлодок под перископом» зачастую являлись киты, касатки, плавающие вертикально тюлени и т. д. Видимо, так было и в вышеописанных случаях. Аналогичные результаты имели атаки 18, 23 и 24 апреля, причем в двух последних из указанных суток «Бостоны» проводили по три противолодочных атаки. Дважды — 23 и 27 апреля — нашим летчикам почастилилось застать вражеские субмарины в надводном положении. 23 апреля в 12.00 в 66 милях к северу от м. Сеть-Наволок пары А-20 обнаружили вражескую субмарину в крейсерском положении, которая, увидев самолеты, начала погружаться. До того как она успела это сделать, «Бостоны»бросили на нее четыре ФАБ-100 и две противолодочные бомбы ПЛАБ-100, но промахнулись. По-видимому, именно эти атаки зафиксировало на себе «U 481». Корабль действительно не получил никаких повреждений и вернулся в базу 2 мая. После сдачи союзникам 481-я была затоплена в ходе операции «Дедлайт» в ноябре 1945 г. Объект атаки 27 апреля (в 07.53 в 40 милях северо-восточнее Варде) неизвестен, но и он не может рассматриваться в качестве пополнения списка побед МТА. В своем рапорте ведущий пары А-20 9-го гмтап лейтенант Черданцев честно указал, что сброшенные самолетами четыре ПЛАБ-100 упали с недолетом на четверть длины корпуса субмарины.

Такие «успехи» самолетов МТА в борьбе с подводными лодками вряд ли могут кого-то удивить. С точки зрения требова-

* Субмарины флотилии, базировавшихся на порты Северной Норвегии, были оснащены устройствами для обеспечения работы дизелей под водой («шноркель») с октября 1944 г. по март 1945 г.



Флагманский экипаж 36-го мтап. Слева направо: штурман полка капитан Писарев Геннадий Васильевич (удостоен звания Героя Советского Союза 6.3.1945), командир полка Герой Советского Союза подполковник Фокин Афанасий Иванович, начальник связи В.В. Андреев и воздушный стрелок И.П. Кузнецов, 1945 г.

ний противолодочной борьбы и Ил-4, и А-20 выглядели совер- шенно неудовлетворительно: слишком большая крейсерская скорость (наилучшими для поиска считались скорости от 170 до 190 км/ч), не позволявшая экипажу тщательно осмотреть район моря, плохой обзор в нижней полусфере, недостаточная для эффективного наблюдения численность экипажа, не говоря уже о отсутствии технических средств обнаружения. Картину дополняло несовершенство средств поражения. ФАБ-100 могли нанести повреждения толстому прочному корпусу субмарин фактически только при прямом попадании; противолодочные ПЛАБ-100 имели значительно больший разрушающий эффект, но их боевое применение сильно затруднялось наличием парашютной системы (без нее тонкостенная бомба просто разрушалась бы при ударе о воду). Парашютная система обеспечивала нормальную скорость входления в воду при условии сбрасывания бомбы с высоты не менее 300 м и на скорости не более 200 км/ч (на больших скоростях она отрывалась). Основным недостатком боеприпаса было большой временной промежуток между началом выхода в атаку и моментом взрыва бомбы (что было неизбежно при применении парашютной системы), а также низкая техническая надежность взрывателя. Все вышеуказанные недостатки стали прямым следствием того, что до войны ни морская авиация, ни наш флот в целом всерьез не готовились ни к защите собственных коммуникаций, ни к противолодочной борьбе. Попытка ликвидировать отставание в этой области импровизированными мерами, типа использования в качестве патрульных самолетов торпедоносцев, оказалась бесполезной тратой времени и сил. К счастью, она не сопровождалась особыми человеческими жертвами. За весь 1945 г. из поисковых вылетов по неизвестной причине не возвратился всего один «Бостон», еще два между декабрем 1944 г. и маев 1945 г. разбились в ходе учебно-тренировочных полетов.

* * *

Вторая половина 1944 г. стала, пожалуй, наиболее драматической страницей в боевой деятельности северных торпедоносцев. Чем обусловлено такое наше определение мы уже писали. Командование противника сделало необходимые выводы из боев первого полугодия, и хотя не смогло полностью лишить нас успехов, в конечном итоге сумело защитить и свою конвой, и порты, снизив потери до сносного уровня. Они юношески выросли в октябре 1944 г., но и тогда не имели трагических последствий, в первую очередь потому, что противник не стал эвакуировать свои войска морем. Деятельность

Боевая работа самолетов МТА ВВС СФ во 2-м полугодии 1944 г. — 1945 г.

Квартал	III кв. 1944	IV кв. 1944	1945	Всего
Всего с/в	332*	267**	347	946
в т.ч. с/в торпедоносцев	66	102	-	168
сброшено торпед по целям	24	61	-	85
в т.ч. с/в на минные постановки	10	9	-	19
выставлено мин	10	5	-	15
общие потери (в т.ч. в вылетах с торпедами)	16 (3)	22 (16)	(-)	38

Приимечания. * В т.ч. 133 с/в 9-го гмтап и 199 36-го гмтап. ** В т.ч. 115 с/в 9-го гмтап и 152 36-го гмтап.

германского командования сильно облегчили систематические ошибки командования ВВС СФ, которое по уровню организации воздушных ударов не только не продвинулось вперед по сравнению с первой половиной года, но фактически откатилось назад — к уровню лета — осени 1943 г. Получается, что к моменту окончания активных боевых действий МТА СФ находилась в глубоком кризисе, а показатели ее успехов заслонялись огромными цифрами потерь. Можно предположить, что, продисав боевые действия еще несколько месяцев, минно-торпедные полки можно было бы расформировывать или выводить в резерв на длительный орбитер — поступление новых экипажей не покрывало убыли, а подготовка подавляющего большинства летчиков снизилась до угрожающего низкого уровня. К счастью, этого не произошло, и завоеванная на Севере победа заслонила собой все. Полки постепенно закрывали штаты и накапливали летную практику в ходе поиска подводных лодок. Правда, в марте 45-го шесть экипажей из состава 36-го гмтап пришлось передать на усиление ВВС КБФ. После этого число машин в этом полку снизилось до 12, что создало очевидные трудности при отработке плана боевой подготовки. Когда летом 1945 г. перед руководством ВВС ВМФ встал вопрос, чем можно усилить авиацию Тихоокеанского флота перед грядущей войной с Японией, выбор остановился на 36-м минно-торпедном полку. Эта часть стала единственной в морской авиации, которой в ходе Второй мировой войны довелось побоевовать на трех из четырех наших морских театрах.

Торпедные атаки МТА СФ в 1944 г.

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед*	Результат по донесению/ реально	Потери
17.1.44 (12.25)	1 А-20	Зайцев	ок	р-н Тана-Фордса	КОН (3 ТР, 3 ТЩ, 4 СКА) / ТР «Рига», «Хоккенхейм», «Нерис», «Ротенфель», «О. Симмер», «Утсире», «Г. Андерсон», б-р «Ясон», «Аргент», КЛ «К 3», «К 1», СКР «У 6102», «У 6104», «У 6105», «У 6107», «У 6111», «У 6115», МТШ-Р 225, БО «У 1206», «У 1207», «У 1208», «У 1209», «У 1219», «НН 06»	1 АН	+ ТН 6000/ промах	
21.1.44 (11.57)	1 А-20	Гнетов	ок	р-н о. Рольвсе	КОН (5 ТР, 12 кор.) / ТР «Норддикт», «Грайф», «Хартмут», «Б. Камарене», «Мошильт», «А. Биндер», «Влаганд», «Уленкорст», ТН «Олеум», «Одербран», «Бинц», КЛ «К 3», «К 1», СКР «У 6102», «У 6104», «У 6105», «У 6107», «У 6111», «У 6115», «У 5913», «У 5912», «У 5914», «У 5916», БО «У 1208», «У 1209», «У 1219», «НН 06»	1 АН	не наблюдал/ зрели на берегу	
21.1.44 (12.12)	1 А-20	Францел	ок	р-н о. Ингей	ПЛ ?	1 АН	+ ПЛ/ промах	
21.1.44 (15.03)	1 А-20	Пирогов	ок	Мосей-сунн	КОН (3 ТР, 2 СКР, ТЩ/КОН ТЩ-М 273, ТР «Корса», ТН «Типпин», «Грете»	1 АН	+ ТР 6000/ промах	
21.1.44 (15.04)	1 А-20	Марков	ок	Мосей-сунн	то же	1 АН	+ СКР/ промах	
22.1.44 (12.12)	1 А-20	Гнетов	ок	р-н м. Нордлин	КОН (2 ТР, 2 ТН, 1 ММ, 10 кор.)/ТР «Кора», ТН «Типпин», «Грете», КЛ «К 1», ТЩ «М 273», СКР «У 6111», «У 5912», «У 5913», «У 5914», «У 5916», БО «У 1212», «У 1208», «У 1209», «У 1219», «НН 06»	1 АН	+ ТР 6000/ промах	

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед	Результат по донесению/ реально	Потери
13.2.44 (18.27)	3 Ил-4	Пирогов, Шебанов, Марков	у-бр	вход в Бек-Фьорд	KOH (2 ТР, 2 ММ, 3 ТЩ, 9 СКР, 7 СКА) / KOH КЛ «К-3»	3 АВА	+ TP 6000/ промах	
18.2.44 (12.12)	1 А-20	Гарбуз,	ок	с-з Гамвика	KOH (1 ТР, 2 СКР) / ?	1 Mk.XII	не наблюдал/ промах	
3.3.44 (13.01)	4 А-20	Шебанов, Францев, Мартынов, Гарбуз	у-бр	р-н о-в Лиллев- Эккерей	KOH (3 ТР, 4 ТЩ, 5 СКР, 3 СКА) / «С. Ховальт», ТН «Эльзы», «Утире», КЛ «К-3», ТЩ «М 306», СКР «У 6111», «У 6113», «У 6115», «У 5911», «У 5916», БДБ «У 1208», «У 1212», «У 1219», «У 1220»	3 АН, 1 Mk.XII	+ TP 8000/ промах	+ 1 А-20 (Шебанов)
3.3.44 (18.55)	1 А-20	Гусев	ок	р-н о. Квайл	KOH-з (1 ТР, 2 СКР) / ?	1 АН	= TP 5000/ промах	
4.3.44 (17.23)	1 А-20	Францев	ок	р-н о. Квайл	1 ММ, 2 ПЛП, «У 366», «У 990», 1 МТШ	1 Mk.XII	+ ПЛ/ промах	
5.3.44 (15.20)	2 А-20	Марков, Власенко	у-бр	р-н о-в	KOH (3 ТР, 2 ТЩ, 2 СКР, 5 СКА) / Лилле-Эккерей	1 АН, 1 Mk.XII	промах	
					TR «И. Фрицен», «З. Фрицен», «Кордс», «Фалькенфельс», БДБ «F 115», «F 201», КЛ «К-1», ТЩ «М 274», СКР «У 5912», «У 5913», «У 5914», «НН 03», БД «У 1207», «У 1212», «У 1219», «У 1220»			
7.3.44 (19.26)	2 А-20	Гусев, Францев	со	70.39/30.17	KOH (3 ТР, 1 ММ, 6 СКР, 1 ТЩ) / бук. «Штеркраддер»+БДБ «F 228» на букире, СКР «У 6115», «У 6113», БДБ «F 252», «F 223», «F 287»	2 АН	+ TP 8000/ промах	
14.3.44 (08.46)	1 А-20	Гарбуз	ок	71.02/24.24	KOH (1 ТР, 2 СКР) / ? / гр. БО	1 АН	= TP 6000/ промах	
14.3.44 (14.56)	1 А-20	Францев	ок	71.10/26.22	БО «У 1206», «У 1219», «НН 03»	1 АН	не наблюдал/ промах	
14.3.44 (18.00)	1 А-20	Гусев	ок	р-н м.	KOH (4 ТР, 1 ММ, 2 ТЩ, 6 СКР)/ БО «У 1207», «У 1212», «НН 06»	1 АН	+ TP 7000/ промах	
17.3.44 (13.00)	4 А-20	Марков, Мартынов, Лысогорский, Чернышев	у-бр	р-н Перс-Фьорда	KOH (3 ТР, 1 ТЩ, 4 ММ, 8 СКР, 2 СКА) / ТР «Кнут Нельсон», «Болтенхоф», «Свере», бук. «Аргаст», СКР «У 5911», «У 5912», «У 5913», ТН «М 364», М 272», «М 273», «М 306», СКР «У 5911», «У 5912», «У 5914», «У 6110», «НН 11», БД «У 1206», «У 1207», «У 1208», «У 1219», «НН 03», «НН 06»	4 АН	= TP ? т/ промах	+ 4 А-20 (Марков, Мартынов, Лысогорский, Чернышев)
17.3.44 (17.30)	5 Ил-4	Волошин, Шкаруба, Перегудов, Поздняков, Губанов	у-бр	р-н м. Эккерей	то же	5 АВА	+ TP 6000/ промах	
2.4.44 (07.13)	1 А-20	Францев	ок	р-н о. Арней	ОТН	1 АН	+ TH 10000/ = TP «Анденес», 883 брт (АН)	
7.4.44 (10.50)	6 Ил-4	Волошин, Шкаруба, Перегудов, Поздняков, Едюкимов, Губанов	у-бр	р-н Сольте-Фьорда	KOH (3 ТР, 1 ММ, 5 СКР) / бук. «Гулсененфьорд»+TP «Ля Франс», СКР «У 5911», «У 5912», «НН 03», БО «У 1209», «У 1212»	6 АВА	+ TP 2000/ промах	
7.4.44 (14.41)	2 А-20	Гусев, Гнетов	у-бр	р-н Тана-Фьорда	то же	2 АН	+ СКР/ промах	
8.4.44 (22.10)	1 А-20	Гнетов	ок	р-н Вадсе	KOH (1 ТР, 2 СКА) / ?	1 АН	промах	
10.4.44 (22.45)	5 Ил-4	Волошин, Шкаруба, Перегудов, Едюкимов, Губанов	у-п	Бек-Фьорд (Киркенес)	суда на рейде	5 АВА	не наблюдался/ промах	
23.4.44 (12.14)	6 А-20	Гусев, Гнетов, Едюкимов, Губанов	у-бр	р-н Перс-Фьорда	KOH (7 ТР, 2 ТЩ, 1 ММ, неск. кор.) / TP «Мюльхам Рур», «Сисас», «К. Нельсон», «Мишиль», «Вале», «Свере», «Арна», «Х. Кордс», ТН «Гедмод», «Греете», «Ункан», «Олеум», «Утире», «Меневирф», ПЛБ «Везэр», КЛ «К-1», ТЩ «М 31», «М 35», «М 154», «М 202», «М 251», МТЩ «Р 157», СКР «У 5911», «У 5914», «У 6109», «У 6110», «НН 03», БО «У 1209», «У 1212», «У 1219», «У 1220»	6 АН	+ TP 4 и 7000/ = СКР «У 6109» (АН)	+ 1 А-20 (Гарбуз)
23.4.44 (15.40)	6 Ил-4	Шкаруба, Волошин, Перегудов, Едюкимов, Поздняков, Губанов	у-бр	р-н Конгс-Фьорда	то же без «М 154», СКР «У 5109» и «У 6110»	6 АН	+ TP 7000, СКР/ промах	
27.4.44 (23.43)	1 А-20	Гнетов	ок	р-н о. Рольвсе	ОТР/ ПЛБ КАТЩ «Бали»	1 АН	не наблюдал/	
28.4.44 (02.50)	1 А-20	Гусев	ок	р-н о. Рольвсе	2 ШК? /	1 АН	взорвалась при ударе о скалы	
9.5.44 (20.45)	1 А-20	Гусев	ок	р-н о. Квайл	ОТН/ норв. куттер «Нордан»	1 АН	ШХ потоплена штурмовой/ 2 катера подожжено ПЛО промах/ = куттер «Нордан» (+1; ПЛО)	
10.5.44 (08.14)	3 Ил-4	Волошин, Едюкимов, Губанов	у-бр	р-н м. Маккаур	KOH (1 ТР, 1 ТЩ, 4 СКР) / TP «Ольса», АБДБ «AF 36», СКР «У 6102», «У 6108»	3 АН	промах/ промах	
11.5.44 (01.30)	6 Ил-4	Волошин, Едюкимов, Поздняков, Губанов, Казаков, Титов	у-бр	р-н Конгс-Фьорда	KOH (7 ТР, 4 ММ, 4 ТЩ, 7 СКР, 6 СКА) / TP «Нордфлот», «Вука», «Бенномала», «Пернхимбу», «Лебза», «Бук», «Ясон», ТН «Амур», «Тринг», «Гедмод», «Греете», ПЛБ «Бланк» ТЩ «М 31», «М 154», «М 202», «М 251», «М 252», МТЩ «R 159», СКР «У 6111», «У 6113», «У 6115», «НН 08», «НН 12», арт. БДБ «AF 36», БДБ «F 214», «F 226», «F 232», БО «У 1209», «У 1210», «У 1211», «У 1219», «У 1220»	6 АВА	+ TP 6000, = СКР/ + СКР «У 6113» (ABA)	

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки данные наши/противника	Число и тип торпед*	Результат по донесению/ реально	Потери
11.5.44 (01.33)	5 А-20	Литвинов, Гусев, Гнетов,	у-вр то же	то же	без СКР «V 6113»	2 АН, 6 Мк.XII	= ТР 8000, + СКР/ промах	
11.5.44 (08.38)	6 Ил-4	Сушинский, Рыбчинский	Волошин, Евдокимов, Поздняков, Казаков, Титов	у-вр р-н м. Кибергнес	то же	6 АВА	= ТР 8000 / промах	
11.5.44 (08.47)	5 А-20	Гнетов, Гнетов	Зайцев,	у-вр р-н м. Эххерей	то же	8 АН	+ ТЩ/ промах	+ 1 А-20 (Зайцев)
13.5.44 (23.31)	5 Ил-4	Рыбчинский, Сушинский	Волошин, у-п Поздняков (неброс)	Бек-Форд	КОН (3 ТР, 1 ММ, 3 СКА)/? (Киркенес)	4 АВА	= ТР 7000 / промах	
16.5.44 (19.45)	4 А-20	Сушинский, Рыбчинский	Казаков, Титов, Ледовой	у-вр р-н Перс-Фордера	КОН (1 ТР, 3 СКР, 2 СКА, 1 ТЩ)/ ОБК: КЛ «К-1», ТЩ «М-35», СКР «V 6108- Гусев (неброс), «V 6110», БО «U 1209», «U 1210», «U 1212»	2 АН	промах	+ 1 А-20 (Гусев)
25.5.44 (22.32)	6 Ил-4	Евдокимов, Губанов, Поздняков, Титов, Ледовой	Шкаруба,	у-вр р-н Тана-Фордера	КОН (5 ТР, 5 ММ, 6 СКР, 10 СКА, 4 ТЩ) / ТР «Керплейн», «Балтенланд», «Помпеи», «Сольвикиен», «Э. Фриден», «Актив», «Хорст», бук, «Норд-31», ТН «Гедмор», «Мартиайнен», ПЛБ КАТЦ «Балы», КЛ «К-35», ТЩ «М 35», «М 154», «М 202», «М 251», ТЩ «М 252», МТЩ «Р 154», «Р 159», «Р 173», «Р 223», АБДБ «АФ 24», СКР «V 6101», «V 6107», «V 6110», «V 6111», «V 6115», БО «U 1209», «U 1211», «U 1212», «U 1219»	6 АВА	+ ТР 8000, ММ/ + ТР «Сольвикиен», 3502 брт (ABA)	+ 1 Ил-4 (Евдокимов)
25.5.44 (22.34)	3 А-20	Гнетов, Рыбчинский, Николаев	Шкаруба, у-вр Губанов, Поздняков, Титов	р-н Перс-Фордера	то же	3 АН	+ ММ и СКР/ промах	+ 3 А-20 (Гнетов, Рыбчинский, Николаев)
26.5.44 (05.58)	4 Ил-4	Шкаруба, у-вр Губанов, Поздняков, Титов	Шкаруба,	у-вр р-н Перс-Фордера	то же	4 АВА	+ ТР 8000 / промах	+ 1 Ил-4 (Титов)
17.6.44 (09.07)	4 Ил-4	Волошин, Казаков, Поздняков	Шкаруба,	у-вр р-н м. Кибергнес	КОН (8 ТР, 2 ММ, 8 ТЩ, 6 СКР, 6 СКА)/ ТР «Форпизонполис», «Х.Э. Фриден», «В. Блюмер», «М. Кордс», «Диксиен», «Транспорт», ТН «Трипп», «Фейштайн», «Альт», ПЛБ «Везэр», ТЩ «М 31», «М 35», «М 154», «М 202», «М 252», МТЩ «Р 202», «Р 160», «Р 223», СКР «V 6102», «V 6107», «V 6110», «V 6111», «V 6122», «V 6275», БО «U 1209», «U 1211», «U 1212», «U 1219»	4 АВА	+ ТР 800/ + ТР «Диксиен», 1571 брт (ABA)	
17.6.44 (09.08)	6 А-20	Литвинов, Гусев, Сушинский, Василенко, Лукашев, Штеменин	Литвинов,	у-вр то же	то же	6 АВА	+ 2 СКА / то же	
6.7.44 (00.56)	1 А-20(36 ап)	Моисеев	ок	р-н м. Маккарп	ОТР/ остав ТР «Наталь»	1 АН	промах	
9.7.44 (22.29)	1 А-20(36 ап)	Волынков	ок	р-н м. Маккарп	ОТР/ остав ТР «Наталь»	1 АН	промах	
11.7.44 (01.32)	1 А-20	Волошин	ок	р-н м. Маккарп	ОТР/ остав ТР «Наталь»	1 АН	= ТР/ промах	
13.9.44 (15.25)	1 А-20	Литвак	ок	70.20/22.00	ТЩ СКР «V 6505»	1 АН	промах	
15.9.44 (07.45)	1 А-20(36 ап)	Батраков	ок	р-н Хаммерфест — Репе-Форд	ОТН / ТН «Мартиайнен»	1 АН	= ТН 3000 / промах	
15.9.44 (12.50)	1 А-20	Литвак	ок	р-н Хаммерфест	ОТН / ТН «Квеверен»	1 АН	торпеда попала, но не взорвалась	
15.9.44 (14.45)	1 А-20(36 ап)	Волынков	у-п	р-ч Берлевог	НСУ / КОН Берлевог — Ло-Форд	1 АН	= НСУ / промах	
15.9.44 (16.35)	1 А-20(36 ап)	Моисеев	ок	р-н м. Сверкюльбубен	ОТР / ТР «Фалькенберг», ТЩ «М 31», «М 251»	1 АН	= ТР 3000 / промах	
15.9.44 (16.42)	1 А-20(36 ап)	Маслов	ок	р-н м. Нордкап	ОТР	1 АН	промах	
15.9.44 (16.51- 17.20)	1 А-20	Францев	ок	Лорсангер-Форд	ОТР	1 АН	+ ТР 2000 / промах	
15.9.44 (17.50)	1 А-20	Волошин	ок	Серей-сунн	ОТР	1 АН	промах	
15.9.44 (12.35)	1 А-20	Литвак	ок	р-н о. Ильмейсов	?/ группа БО «U 1219»	1 АН	+ ТР / промах	+ 1 А-20 (Литвак)
17.9.44 (13.52)	1 А-20	Василенко	ок	р-н м. Нордкап	два ТР	1 АН	промах	
19.9.44 (18.09)	1 А-20(36 ап)	Батраков	ок	Билле-Форд	АВТР/ АВТР «Фризенланд»	1 АН	= АВТР «Фризенланд» (АН)	
20.9.44 (08.29)	1 А-20	Василенко	ок	Порсангер-Форд	ТР / КОН МТЩ «Р 223», ТР «Керплейн», ТН «Дора»	1 АН	промах	
20.9.44 (15.45)	1 А-20	Лукашев	ок	р-н о. Мосей	КОН (2 ТР, 1 СКР, 3 СКА)/КОН КЛ «К-3», ТР «Мошьян», ТН «Мартиайнен»	1 АН	+ ТР 5000 / промах	
20.9.44 (20.25)	1 А-20	Волошин	ок	р-н о. Рейней	ТР	1 АН	+ ТР 6000 / промах	
21.9.44 (06.42)	1 А-20(36 ап)	Протас	ок	р-н Гавмика	ПЛ	1 АН	+ ПЛ/ промах	
22.9.44 (14.10)	1 А-20(36 ап)	Батраков	ок	р-н о. Клавей	КОН (1 ТР, 1 БДБ, 2 СКР)/ КОН ГС «Метеор»	1 АН	промах	
23.9.44 (17.30)	1 А-20(36 ап)	Батраков	ок	прох. Кваль-сунн	ПЛМ «Иппокарх»	1 АН	?/ промах	+ 1 А-20 (Батраков)
29.9.44 (06.24)	1 А-20	Волошин	ок	Билле-Форд	АВТР/ АВТР «Фризенланд»	1 АН	промах	

Дата (время)	Число и тип сам.	Пилот	Задача	Район	Цель атаки наши/противника	Число и тип торпед*	Результат по донесению/ реально	Потери
9.10.44 (15.55)	1 А-20(36 ап)	Маслов	ок	Порсангер-Форд	ММ/ ТЦ «М 322»	1 АН	промах	
11.10.44 (16.39)	4 А-20	Волошин,	у-вр	р-н м. Макхур	КОН (3 ТР, 10-12 кор.)/ТР «Тюбинген», Злобин, Гновей, Гребенников	3 АН, 2 Мк.XII	промах	
12.10.44 (10.51)	5 А-20	Гусев, Злобин, Гребенников, Гновей, Коновалчик	у-вр	р-н Конгс-Форд	КОН (2 ТР, 2 ММ, 4 СКР, «Крокодил», ПЛМ +Д 152-Рмтс, ТЦ «М 31», «М 35», «М 251», МТЦ «Р 156», СКР «V 6107», «V 6110», «V 6114», БО «UJ 1219», «UJ 1220»	5 АН	не наблюдали	
12.10.44 (12.38)	4 А-20	Волошин, Колбаса, Быков, Черданцев	у-вр	р-н Берлевог	то же	4 АН	+ ММ, = ТР/ промах	+ 1 А-20 (Колбаса)
12.10.44 (13.34)	4 А-20(36 ап)	Обухов,	у-вр	р-н Берлевог	то же без «Лумме»	4 АН	+ ТЦ, = ТР/ промах	
13.10.44 (10.34)	1 А-20(36 ап)	Волынкин	ок	Рольвсунн	ТШ/ ТЦ «М 326»	1 АН	+ ТШ/ промах	
14.10.44 (12.25)	5 А-20(36 ап)	Волынкин, Вельдянскин, Попруженко	у-вр	р-н Порсангер-Форд	КОН (2 ТР, 2 ММ, 5 СКР, ТЦ, 4 СКА)/ ПЛМ «Эздемир», ПЛБ КАТЦ «Парик», КЛ «К 3», ТЦ «М 253», «М 321», «М 382», «М 302», «М 322», «М 361»	5 АН	+ ТР 10000 и 5000, СКР, ТЦ + ПЛМ «Эздемир», (Вельдянкин) 8133 брт (2 АН)	+ 1 А-20
15.10.44 (10.25)	1 А-20(36 ап)	Бойко	ок	70.45/23.50	СКР/ К-3 на переходе Хаммерфест — Ло-Ф	1 АН	промах	
15.10.44 (14.45)	1 А-20(36 ап)	Моисеев	ок	70.45/23.48	ПЛ/ПЛ «U 315»	1 АН	+ ПЛ/ промах	+ 1 А-20 (Бойко)
16.10.44 (07.45)	1 А-20(36 ап)	Бойко	ок	р-н Хаммерфеста	ТЦ «М 326»	1 АН	промах	
16.10.44 (15.03)	5 А-20(36 ап)	Раппицанн, Попруженко, Смоляков,	у-вр	р-н м. Скальнес	СКР/ К-3 на переходе Раппицанн, «Леба», «Лодын», «Курт», «Эдельгар», ТН «Гретен», «Алтон», БДБ «F 175», ТЦ «М 31», «М 35», «М 202», «М 251», МТЦ «R 301», «R 302», «R 303», «R 307», «R 309», «R 151», «R 152», «R 156», «R 160», СКР «V 6104», «V 6111», «V 6514», «V 6515»	6 АН	+ ТР 1500, 2 СКР, 1 СКА/ промах	+ 1 А-20 (Попруженко)
16.10.44 (15.03)	5 А-20	Волошин, Злобин, Коновалчик, Гновей, Абрамов	у-вр	р-н м. Скальнес	то же	5 АН		+ 2 А-20 (Злобин), Коновалчик)
16.10.44 (16.40)	5 А-20	Сыромятников, у-вр	р-н м. Кибергнес	Храмов, Бычков,	то же	7 АН	+ ТР 3000, 6000, СКР, СКА/ + 2 А-20 + МТЦ «R 301» (АН) (Сыромятников, Храмов)	
16.10.44 (16.40)	5 А-20(36 ап)	Волынкин, Заводчиков, Машев, Новицкий, Николаев (неброс)	у-вр	р-н м. Кибергнес	то же	4 АН		+ 2 А-20 (Заводчиков, Машев)
20.10.44 (12.15)	1 А-20(36 ап)	Моисеев	ок	р-н Тана-Форд	баржа	1 АН	промах	
24.10.44 (12.45)	4 А-20(36 ап)	Большаков,	у-вр	р-н Конгс-Форд	КОН (2 ТР, 5 СКР, 8 СКА) /КОН Ki-141-LF: Гусев (нефрос), Маслов	2 АВА	+ 1 СКР/ промах	
24.10.44 (12.47)	3 А-20	Лукашев, Абрамов, Писаренко	у-вр	р-н Конгс-Форд	12 торговых судов, КЛ «К 3», СКР «V 6111», «V 6703», «V 6713», «Nki 03», «Nki 05», «Nki 08», АБ/Б «AF 25», три ТЦ 22-й флотилии, МТЦ «R 308»	3 АН	+ СКР, БДБ, ТЦ/ + СКР «V 6111»	+ 3 А-20 (Лукашев, Абрамов, Писаренко)
24.10.44 (12.48)	4 А-20(36 ап)	Ионинский, Кренчек, Николаев, Чамара	у-вр	р-н Конгс-Форд	то же	4 АН	+ ТР 2000, СКР, РТ/ промах	+ 1 А-20 (Юрененко)
30.11.44 (10.57)	1 А-20(36 ап)	Маслов	ок	р-н м. Нордкап	КОН (2 ТР, 2 ММ, 2 СКА)/?	1 АН	+ ТР 5000/ промах	
16.12.44 (16.30)	1 А-20(36 ап)	Маслов	ок	рейд Конингсвога	ТР в порту	1 АН	+ ТР 4000/ промах	

Выводы по действиям МТА СФ

Анализ боевой деятельности минно-торпедной авиации СФ представляет значительный интерес, поскольку ей пришлось действовать в наиболее сложных по сравнению с торпедоносными другими флотами условиях — наличием мощной группировки ВМС противника, которая могла выделить для защиты своих коммуникаций значительное число ракет, необходимости постоянной борьбы в воздухе с сильной истребительной авиацией противника, не говоря уже о суровых погодно-климатических условиях. В то же время имелись факторы, облегчавшие ее боевую деятельность, как то: стабильность сухопутного фронта, не требовавшего постоянного отвлечения сил на выполнение задач в интересах сухопутных войск, неизменность аэродромной сети, наличие достаточного количества целей для торпед.

К началу войны минно-торпедная авиация на Севере отступила, тем не менее первая торпедная атака с воздуха

здесь состоялась на несколько месяцев раньше, чем на Балтийском и Черноморском театрах. В течение 1942 г. мощь МТА СФ наращивалась более быстрыми по сравнению с другими флотами темпами, в результате чего она произвела наибольшее число самолет-вылетов и смогла поразить две цели, в то время как коллеги из других флотов даже не смогли открыть боевой счет. Этот удачный дебют вкупе с резким возрастанием активности после формирования 24-го минно-торпедного полка уже на раннем этапе вызвал серьезную обеспокоенность германского военно-морского командования. Весной-летом 1943 г. оно предприняло целый ряд последовательных мер, в результате которых смогло временно свести наши успехи практически к нулю. Выход из ситуации удалось найти только в начале 1944 г., переходом от практики ударов небольших групп самолетов к проведению операций, в которых принима-

Общие показатели боевой деятельности МТА СФ

	1942 г.	1943 г.	1-я пол. 1944 г.	2-я пол. 1944 г.	Итого
Исходные данные					
число с/в торп.	98	368	243	168	877
число с/а торп.	39	134	120	81	374
число потерянных торп.	2	29	16	19	66
число месяцев в периоде	12	12	5	5	36
число пораженных целей	2	1	5	4	12
Расчетные данные					
Интенсивность полетов (среднемесячное кол-во с/в торп.)	8,2	30,7	40,5	28	24,4
Эффективность поиска (процент вылетов с атаками от общего числа)	40%	36,4%	49,4%	48,2%	42,6%
Успешность атак (кол с/а торп. на 1 пораженную цель)	19,5	134	24	20,2	31,2
Частота потерь пр-ка (среднемес. число пораженных целей)	0,2	0,08	0,8	0,7	0,33
Эффективность защиты пр-ка (кол-во потерянных торп. на 1 пораженную цель)	1	29	3,2	4,75	5,5
Частота потерь (число с/в торп. на 1 боев. потерю)	49	12,7	15,2	8,8	13,3

ли участие все BBC Северного флота. В то же время следует признать, что главная ударная сила в этих операциях — небольшие группы низких торпедоносцев — продолжала стабильно выполнять ставившиеся перед ними задачи. В сражениях первой половины 1944 г. им ни разу не удалось поразить торпедой транспорта противника, лишь однажды под удачу случайно попал сторожевой корабль. В то же время участие в операциях многочисленных обеспечивающих групп позволяло избежать самолетам МТА тяжелых потерь от зенитного огня. Неожиданно большой успех имели высотные торпедоносцы, которые в течение полугодия произвели 46 самолет-атак по конвоям в море, сумев попотопить три цели, в т.ч. два транспорта. В условиях массированного противника кораблей и судов в конвоях такой результат был вполне закономерен, но остались почти незамеченным штабом BBC СФ. Выводы сделаны только немецким командованием, которое с июля стало приурочивать проводки караванов к нелетной погоде.

Новая обстановка заставила штаб BBC СФ вплотную заняться организацией ударов по главной ВМБ противника на театре — Киркенесу. Увы, уровень планирования этих операций оказался далеко не одинаков, а главное, они не имели конкретной оперативной цели. В конечном итоге если наша авиация и не потерпела в небе Киркенеса поражения, то ее успехи, во всяком случае, к середине лета 44-го прекратились. Завершающим аккордом стала операция «Вест». Успешность атак по сравнению с первым полугодием несколько возросла, но одновременно выросли показатели количества потерянных торпедоносцев на одну пораженную цель и на число самолетов-вылетов (последний ухудшился почти в два раза). Число 8,8 самолет-вылетов на одну потерю стало наихудшим результатом среди воюющих флотов (наихудший для КБФ — 14,4 во вторую половину 1944 г., для ЧФ — 14,3 в первую половину 1944 г.). Лишь общий успех наших Вооруженных Сил в операции сладил горечь такой «победы».

Необходимо сказать пару слов о минной войне BBC СФ. Изучение вражеских документов не дает оснований уверенно

считать, что в результате нее пострадал хотя бы один корабль или судно. Главной причиной этого, безусловно, стало отсутствие на вооружении нашего флота неконтактных якорных мин. Неконтактные донные мины не могли применяться на театре из-за больших глубин даже под берегом, контактные якорные же с легкостью вытравливались противником. Наблюдение за нашими минными постановками значительно облегчалось тем обстоятельством, что все вражеские коммуникации пролегали вдоль побережья, на котором с весны — лета 1942 г. было развернуто множество наблюдательных постов. Скрытность постановок отсутствовала, и их траление не вызывало существенных затруднений. Наибольшее количество мин было выставлено весной 1944 г. в условиях полярной ночи, когда точность постановки не могла быть высокой по определению. Все эти факторы в сумме и привели к нулевому результату.

В заключение хотелось бы сказать несколько слов о легтиках. Общие данные по изменениям их количественного состава представлены в таблице. Нас же особенно интересует статистика по пилотам, принимавшим участие в торпедных атаках. По нашим данным, в годы войны таких насчитывалось 97. В среднем это даёт 3,85 атак на одного лётчика. Из 97 пилотов 65 погибли или попали в плен (67%). 17 летчиков (17,5%) погибло в ходе своей первой же атаки. МТА СФ принадлежит и еще один печальный рекорд — из шести погибших в течение войны командиров частей и соединений минно-торпедной авиации на долю северных полков приходится четыре. Эти цифры говорят сами за себя.

Наибольшее количество атак к концу войны произвёл подполковник А.Н. Волошин (16) и капитан К.Ф. Шкаруба (15), правда, только по девять атак было произведено ими с низкими торпедами. Наибольшее же число атак торпедами 45-36АВ совершили ст. лейтенант В.П. Балашов (14) и капитан П.П. Гусев (12; кроме того, он совершил еще две атаки с применением торпед 45-36ABA). По девять атак совершили И.Я. Гарбуз, П.Я. Гнетов, О.П. Губанов, В.В. Пирогов, И.И. Поздняков и Г.Д. Попович. Троє из названных (Шкаруба, Балашов и Пирогов)

Движение летчиков минно-торпедной авиации СФ в годы войны

из ВУЗов	Прибыло из др. частей и флотов	всего	Убыто		
			боевые потери	небоевые потери	в др. части и флоты
1-й год войны	-	-	-*	-	-
2-й год войны	6	43	49	20	2
3-й год войны	32	50	82	27	3
4-й год войны	28	-	28	21	5
Всего	66	93	159	68	10
					32
					110

Примечание. * Подразумевается, что три экипажа, прибывших из BBC КБФ в 1941 г. и шесть из BBC ТОФ в начале 1942 г., влились в состав бомбардировочной авиации и стали торпедоносными только после формирования 24-го мтап.

получили звание Героя Советского Союза. Вообще же самой высокой награды Родины были удостоены 17 авиаторов 9-го гмтап и два 36-го мтап (еще четверо человек в этом полку получили звание Героя за боевые действия на Черном море). Стоит отметить, что восемь из 19 Героев награждались этим званием посмертно и только восемь дожили до дня Победы. С

учетом того, что семь из 12 пораженных торпедами целей приходятся на массированные удары по конвоям, точно определить индивидуальную результативность летчиков практически невозможно. Остальные пять пораженных целей погибли между И.Я. Гарбузом, Г.В. Ткачевым, В.Н. Киселевым, Е.И. Францевым и С.П. Батраковым.

Приложения к главе 5

Корабли и суда потопленные и поврежденные самолетами МТА СФ

Класс и название	Тоннаж, брт	Рез. атаки	Дата	Район	Сам. (полк)	Летчик (ведущий)	Боеприпас	Дополнительные данные
1. БДБ «F 243»		+	14.7.42	Хонингсвог	1 Ил-4	Балашов	ФАБ	+ 33, = более 100, груз боеприпасов
2. м/б «Сторе Билл» (норв.)	72 брт	+	19.7.42	Хонингсвог	2 Ил-4		ФАБ	
3. м/б «Ауд» (норв.)		+	19.7.42	Хонингсвог	2 Ил-4		ФАБ	
4. СКР «V 6113»		=	9.8.42	зап. Берлевога	2 Ил-4, (2 гмтап)	Гарбуз, Ткачев	45-36АН	затоплено МО, отбуксирован в Хонингсвог; позднее отремонтирован торпеда не взорвалась
5. ТР «Тора Элиз» (норв.)	721 брт	=	7.10.42	р-н Берлевога	2 Ил-4, (2 гмтап)	Гарбуз, Ткачев	45-36АН	
6. ТР «Леезее»	2624 брт	+	25.4.43	р-н Конгс-ф	5 Ил-4 (24 мтап)	Хамм Киселев	АН	+ 11, груз угля
7. ТР «Феодосия»	3075 брт	=	10.5.43	р-н Перс-ф	5 А-20 (24 мтап)	(Адинсков)	ФАБ*	сел на грунт, впоследствии поднят
8. м/б «Модер-II» (норв.)	124 брт	=	27.11.43	р-н Тана-ф	1 А-20	Пирогов	обстрел	загорелся
9. ТР «Анденес» (норв.)	863 брт	=	2.4.44	р-н о. Арней	1 А-20 (9 гмтап)	Францев	45-36АН	+ 2; отремонтирован после окон. войны
10. СКР «V 6109»		=/+	23.4.44	р-н Перс-ф	6 А-20 (9 гмтап)	(Гусев)	45-36АН	+ 17; потоплен ША
11. СКР «V 6113»		+	11.5.44	р-н Конгс-ф	6 Ил-4 (9 гмтап)	(Волошин)	45-36ABA	+ 11, =21
12. ТР «Сольвилен» (норв.)	3502	+	25.5.44	р-н Тана-ф	6 Ил-4 (9 гмтап)	(Шкаругба)	45-36ABA	+ 3, груз разборных бараков и цемента
13. ТР «Диксие» (норв.)	1571	+	17.6.44	р-н м. Кибергнес	4 Ил-4, 6 А-20 (9 гмтап)	(Волошин, Литвинов)	45-36ABA	+ 1, =3, груз стройматериалов
14. ТР «Гертара» (эст., быв. фин.)	163	+	27.6.44	Киркенес	20 А-20 (9 и 36 шт) (Обухов)	(Литвинов, Обухов)	ФАБ	
15. ТР «Флорианполис»	6419	+	28.6.44	Киркенес	10 А-20 (36 мтап)	(Клячгин, Хамков)	ФАБ	поврежден ША
16. м/б «Кристие» (норв.)		+	23.8.44	Вардэ	24 А-20 (5 мтап)	(Гусев, Переvereaev, Волынкин, Сыромятников, Прокофьев)	ФАБ*	17.6.44
17. м/б «Клиппен» (норв.)		+	23.8.44	Вардэ	то-же	то же	ФАБ*	
18. м/б «Ливасбьер» (норв.)		+	23.8.44	Вардэ	то-же	то же	ФАБ*	
19. ПЛБ ГСА «Фризенланд»		=	19.9.44	Билле-ф	1 А-20 (36 мтап)	Батраков	АН	приткнулось носом к отмели; не восстановлена до конца войны
20. ПЛМ «Зюдмевер»	8133	+	14.10.44	р-н м. Нордкин	5 А-20 (36 мтап)	(Волынкин)	АН	в ТР попало 2 торпеды
21. МТЩ «R 301»		+	16.10.44	р-н м. Кибергнес	10 А-20 (9, 36 мтап)	(Волынкин, Сыромятников)	АН	+ 22
22. СКР «V 6111»		+	24.10.44	р-н Конгс-ф	9 А-20 (9, 36 мтап)	(Гусев, Новицкий) Лукашев,	ABA	+ 11
23. ПЛБ «MRS 26»		+	27.10.44	Хунс-ф	4 А-20 (9 гмтап), 9 А-20 (36 мтап)	(Волошин, Рувакицын)	ФАБ	

Примечание. * Уничтожены совместно со штурмовой авиацией.

Потери самолетов МТА СФ в 1941-1945 гг.

Дата	Тип	Район	Причина потери	Решаемая задача	Летчик	Судьба
28.3.42	Ил-4 (2 ап)	оз. Ура-Губское	сбит ИА	БУ по СВ	ст. лт Сидоров	плен (+2, 1 плен)
2.7.42	Ил-4 (35 ап)	р-н Банака	сбит ИА	БУ по аэр. Банак	м-р Крылов	+++
2.7.42	Ил-4 (2 ап)	50 км с-в Банака	сбит ИА	БУ по аэр. Банак	к-н Зубков	+++
7.7.42	Ил-4 (2 ап)	аэр. Ваенга	БУ пр-ка	-	-	-
9.7.42	Ил-4 (2 ап)	аэр. Ваенга	БУ пр-ка	-	-	-
9.7.42	Ил-4 (2 ап)	аэр. Ваенга	БУ пр-ка	-	-	-
9.7.42	Ил-4 (2 ап)	аэр. Ваенга	БУ пр-ка	-	-	-
10.7.42	Ил-4 (35 ап)	60 км сев. п-ва Рыбачий	= ЗА, сел на воду	БУ Вардэ	ст. с-т Керницкий	жив (+2)
14.7.42	Ил-4 (35 ап)	р-н м. Болокаменный (устые Кольского зал.)	= герм. ИА, затем своей ЗА, сел на воду	БУ по ВМБ Киркенес	мл. лт Перегудов	жив
14.7.42	Ил-4 (35 ап)	70.30/32.50	отказ МЧ, упал в воду	БУ по ВМБ	к-н Мурашов	+++
19.7.42	Ил-4 (35 ап)	Ло-Фьорд	сбит ИА	БУ по КОН	к-н Ткачев	+++
19.7.42	Ил-4 (35 ап)	Ло-Фьорд	сбит ИА	БУ по КОН	ст. лт Долинов	+++
19.7.42	Ил-4 (35 ап)	Ло-Фьорд	сбит ИА	БУ по КОН	ст. лт Четвериков	+++
25.8.42	Ил-4 (2 ап)	аэр. Ваенга	БУ пр-ка	-	-	-
25.8.42	Ил-4 (2 ап)	аэр. Ваенга	БУ пр-ка	-	-	-
9.9.42	Ил-4 (35 ап)	аэр. Ваенга	БУ пр-ка	-	-	-
15.9.42	Ил-4 (35 ап)	р-н м. Нордкап	сбит БО «Uj 1103»	удар по КОН	ст. лт Хорев	+++
12.10.42	Ил-4 (2 ап)	р-н Перс-Фьорда	сбит СКР «V 6108»	удар по КОН	л-т Ткачев	+++
12.10.42	Хэмп	аэр. Ваенга	авария при взлете	УТП	ст. лт Макаревич	жив
(списан 30.4.43)						
19.10.42	Хэмп	аэр. Ваенга	авария при посадке	УТП	к-н Киселев	жив
(списан 10.7.43)						
1.11.42	Хэмп	аэр. Ваенга	отказ МЧ	УТП	м-р Шипилов	жив
18.11.42	Хэмп	аэр. Ваенга	отказ МЧ	УТП	к-н Гарбуз	+ (1)
2.12.42	Ил-4	аэр. Ваенга	сбит ИА	УТП	л-т Дьяков	+++
21.12.42	Хэмп	аэр. Ваенга	на взлете	УТП	к-н Пискарев	ранен (=4)
1.1.43	Хэмп	р-н Варде	отказ МЧ	гк	к-н Столянов	+++
12.1.43	Хэмп	оз. Тули-ярви	сбит ИА	БУ по ВМБ Киркенес	ст. лт Голубев	+++
14.1.43	Хэмп	сев. Вардэ	сбит ЗА кор.	удар по КОН	к-н Баштырков	+++
29.1.43	Хэмп	у поб. п-ва Рыбачий	= ЗА, сел на воду	удар по КОН	к-н Трунов	+++
29.1.43	Хэмп	р-н Берлевога	сбит ЗА	удар по КОН	ст. лт Малыгин	+ (2, 1 плен)
29.1.43	Хэмп	п-в Рыбачий	= ЗА, разбит при посадке	удар по КОН	к-н Островский	жив (=2)
31.1.43	Хэмп	70.40 /31.10	отказ МЧ, упал в море	удар по КОН	с-т Дятел	+++
10.4.43	Хэмп	р-н Тана-Фьорда	сбит ИА	удар по КОН	ст. с-т Ватагин	+++
10.4.43	Ил-4	у поб. п-ва Рыбачий	= ИА, сел на воду	удар по КОН	к-н Глушков	+++
25.4.43	Хэмп	р-н Конс-Фьорда	сбит ЗА кор.	удар по КОН	к-н Киселев	+++
1.5.43	Хэмп	р-н м. Кильбергнес	сбит ЗА кор.	удар по КОН	ст. лт Зайченко	плен
(3plen, +1)						
7.5.43	Хэмп	р-н м. Маккаур	сбит ЗА кор.	удар по КОН	ст. с-т Гуторов	+++
23.5.43	Ил-4	Ура-губа	= ИА, сел на воду	удар по КОН	л-т Миснев	+ (2)
1.6.43	Хэмп	р-н Ваенга	упал при взл., возможно = ЗА	удар по КОН	мл. л-т Макридин	+ (1, = 2)
23.6.43	Хэмп	у поб. п-ва Рыбачий	= ЗА, сел на воду	удар по КОН	к-н Макаревич	жив
4.7.43	Хэмп	у поб. п-ва Рыбачий	= ИА, сел на воду	удар по КОН	м-р Шипилов	жив
4.7.43	Хэмп	у поб. п-ва Рыбачий	= ИА, сел на воду	удар по КОН	мл. л-т Мартынов	жив
4.7.43	Ил-4	у поб. п-ва Рыбачий	= ИА, сел на воду	удар по КОН	к-н Балашов	жив
6.7.43	Ил-4	аэр. Федосеевка (р-н Кандалакши)	при вын. посадке зацепился крылом за дерево, упал в озеро	пассажиров	ст. л-т Агафонов	+
17.7.43	A-20B	р-н Лаксе-Фьорда	сбит ЗА	удар по КОН	к-н Новаковский	+++
20.7.43	A-20B	вест. Вардэ	= ЗА, сел на воду	удар по КОН	к-н Гусев	жив (+ 3)
2.8.43	A-20B	р-н о. Кильдин	ошибка при пилотировании	УТП	мл. л-т Гнетов	жив (+ 1)
5.8.43	A-20B	р-н Конс-Фьорда	сбит ЗА	удар по КОН	мл. л-т Емельяненко	+++
10.8.43	A-20B	у поб. п-ва Рыбачий	= ИА, сел на воду	удар по КОН	к-н Адинскис	жив (+ 2)
28.8.43	A-20Ж	р-н Перс-Фьорда	сбит ЗА	удар по КОН	к-н Китов	+ (2, 1 плен)
6.9.43	A-20Ж	р-н м. Маккаур	сбит ЗА	удар по КОН	ст. л-т Сарыков	+++
20.9.43	A-20Ж	р-н Конс-Фьорда	сбит ИА	удар по КОН	м-р Костькин	+++
20.9.43	A-20Ж	р-н Варде	= ЗА и ИА, сел на воду	удар по КОН	к-н Островский	+++
20.9.43	A-20Ж	р-н Конс-Фьорда	сбит ЗА	удар по КОН	л-т Васильев	+++
20.9.43	A-20Ж	р-н Конс-Фьорда	сбит ЗА	удар по КОН	к-н Яковлев	+++
20.9.43	A-20Ж	р-н Конс-Фьорда	сбит ИА	удар по КОН	ст. л-т Малеев	+++
13.10.43	A-20Ж	р-н м. Кильбергнес	сбит ЗА	удар по КОН	к-н Величин	+++
13.10.43	A-20Ж	р-н м. Кильбергнес	сбит ЗА	удар по КОН	к-н Макаревич	+++
13.10.43	A-20Ж	р-н м. Кильбергнес	сбит ЗА	удар по КОН	мл. л-т Чужанков	+++
23.12.43	A-20Ж	аэр. Ваенга	разбит при взлете	УТП	ст. л-т Зайцев	жив
21.1.44	A-20Ж	Баренцево море	п/б/в	ок	мл. л-т Вартанов	+++
3.3.44	A-20Ж	р-н о-в Лилле-Эккерей	сбит ЗА	удар по КОН	к-н Шебанов	+++
8.3.44	A-20Ж	Баренцево море	п/б/в	ок	мл. л-т Власенко	+++
17.3.44	A-20Ж	р-н Перс-Фьорда	сбит ЗА	удар по КОН	к-н Марков	+++
17.3.44	A-20Ж	р-н Перс-Фьорда	сбит ЗА	удар по КОН	л-т Мартынов	+++

Дата	Тип	Район	Причина потери	Решаемая задача	Летчик	Судьба
17.3.44	A-20Ж	р-н Перс-Фьорда	сбит ИА	удар по КОН	мл. л-т Лисогорский	+++
17.3.44	A-20Ж	р-н Перс-Фьорда	сбит ИА	удар по КОН	мл. л-т Чернышев	+++
23.4.44	A-20Ж	р-н Перс-Фьорда	сбит ЗА	удар по КОН	мл. л-т Гарбус	+++
9.5.44	Ил-4	Баренцево море	п/б/в	ок	ст. л-т Перегудов	+++
11.5.44	A-20Ж	р-н м. Эккере	сбит ЗА	удар по КОН	к-н Зайцев	+++
13.5.44	A-20Ж	аэр. Венга (списан 3.8.44)	разбит при посадке	УТП	мл. л-т Титов	жив
16.5.44	A-20Б	у поб. п-ва Рыбачий	= ЗА, сел на воду	удар по КОН	к-н Гусев	жив (=2)
24.5.44	A-20Ж	аэр. Венга	поломка шасси, разбит при посадке	УТП	ст. л-т Казаков	жив
25.5.44	Ил-4	р-н Тана-Фьорда	сбит ИА	удар АВА по КОН	ст. л-т Евдокимов	+++
25.5.44	A-20Ж	р-н Тана-Фьорда	сбит ИА и ЗА	удар АН по КОН	л-т Гнетов	+++
25.5.44	A-20Ж	р-н Тана-Фьорда	сбит ИА и ЗА	удар АН по КОН	мл. л-т Рыбчинский	+++
25.5.44	A-20Ж	р-н Тана-Фьорда	сбит ИА и ЗА	удар АН по КОН	мл. л-т Николаев	+++
26.5.44	Ил-4	р-н Перс-Фьорда	сбит ЗА	удар АВА по КОН	мл. л-т Титов	+++
5.6.44	A-20Ж	с. Куоменъ (р-н Поной)	отказ мотора, разбит при вын. посадке	перелет	л-т Бученко	жив
28.6.44	A-20Ж(36 ап)	Киркинес	сбит ЗА	БУ по ВМБ Киркенес	к-н Хамков	плен (1 плen, +1)
4.7.44	A-20Ж(36 ап)	Киркинес	сбит ЗА	БУ по ВМБ Киркенес	к-н Клячугин	+++
4.7.44	A-20Ж(36 ап)	Киркинес	сбит ИА	БУ по порту	л-т Юрченко	+++
17.7.44	A-20Ж(36 ап)	Пумманки	= ИА, спорел	БУ по порту Киркенес	м-р Прокофьев	жив (=2)
17.7.44	A-20Ж(36 ап)	Пумманки	= ИА, спорел	БУ по порту Киркенес	л-т Николаев	жив (+1, =1)
20.7.44	Ил-4	Коль. зал.	= ИА, разбит при посадке	БУ по порту Киркенес	л-т Чамара	жив (+1, =1)
21.7.44	A-20Ж(36 ап)	с. Губа Средняя	отказ МЧ, упал в воду	УТП	мл. л-т Бондаренко	+++
6.8.44	A-20Ж	Коль. зал.	отказ МЧ	УТП	мл. л-т Таров	+++
17.8.44	A-20Ж(36 ап)	Киркинес	отказ МЧ	УТП	мл. л-т Попов	+++
17.8.44	A-20Ж(36 ап)	Пумманки	= ЗА, списан после посадки	БУ по ВМБ Киркенес	мл. л-т Сорока	+++
17.8.44	A-20Ж	р-н Пумманки	= ИА, сел на воду	БУ по ВМБ Киркенес	мл. л-т Штемонян	жив (+1)
17.8.44	Ил-4	Киркинес	сбит ЗА	БУ по ВМБ Киркенес	мл. л-т Козлов	+++
15.9.44	A-20Ж	Баренцево море	п/б/в	БУ по ВМБ Киркенес	ст. л-т Поздняков	+++
16.9.44	A-20Ж	р-н о. Иельмсей	сбит ЗА	ок	ст. л-т Францев	+++
23.9.44	A-20Ж(36 ап)	прол. Кавлей-сунн (юх. Хаммерфеста)	п/б/в — сбит ЗА	ок	ст. л-т Литвак	+ (-2, 1 плen)
27.9.44	A-20Ж(36 ап)	р-н Ваде	сбит ИА	БУ по порту Вадсе	к-н Протас	плен (+ 3)
11.10.44	A-20Ж(36 ап)	Баренцево море (36 ап)	п/б/в — отказ МЧ — падение сам. в море без бояв. воздействия наблюдалось с кор. пр-ка	ок	мл. л-т Василенко	+++
12.10.44	A-20Ж	р-н Берлевог	сбит ЗА	удар по КОН	мл. л-т Колбаса	+++
14.10.44	A-20Ж(36 ап)	устырь Порсангер-Фьорда	сбит ЗА	удар по КОН	л-т Велдяскин	+++
16.10.44	A-20Ж(36 ап)	р-н Хаммерфеста	п/б/в — сбит ТЩ «М 326»	ок	ст. л-т Бойко	вернулся с оккупированной территорией в 1945 г. +2
16.10.44	A-20Ж(36 ап)	р-н м. Скальнес	сбит ЗА	удар по КОН	мл. л-т Попружено	+++
16.10.44	A-20Ж	р-н м. Скальнес	сбит ЗА	удар по КОН	мл. л-т Злобин	+++
16.10.44	A-20Ж	р-н м. Скальнес	сбит ИА	удар по КОН	мл. л-т Коновалчик	+++
16.10.44	A-20Ж	р-н м. Кубргнес	сбит ЗА	удар по КОН	п/т-к Сиромятников	(возможно 1 плen)
16.10.44	A-20Ж	р-н м. Кубргнес	сбит ЗА	удар по КОН	мл. л-т Храмов	+++
16.10.44	A-20Ж(36 ап)	р-н м. Кубргнес	сбит ЗА	удар по КОН	мл. л-т Мацав	+++
16.10.44	A-20Ж(36 ап)	р-н м. Кубргнес	сбит ЗА	удар по КОН	мл. л-т Заводчиков	+++
21.10.44	A-20Ж(36 ап)	Киркинес	сбит ЗА	БУ по ВМБ Киркенес	мл. л-т Байрак	+++
21.10.44	A-20Ж	Киркинес	сбит ЗА, сел в р-не оз. Саари-ярви (р-н Линахамари)	БУ по ВМБ Киркенес	ст. л-т Губанов	+++
23.10.44	A-20Ж(36 ап)	Баренцево море	п/б/в	ок	л-т Негуляев	+++
24.10.44	A-20Ж	р-н Конгс-Фьорда	сбит ЗА	удар по КОН	мл. л-т Лукашев	+++
24.10.44	A-20Ж	р-н Конгс-Фьорда	сбит ЗА	удар по КОН	мл. л-т Абрамов	+++
24.10.44	A-20Ж	р-н Конгс-Фьорда	сбит ЗА	удар по КОН	мл. л-т Писаренко	плen (+2)
24.10.44	A-20Ж(36 ап)	р-н Конгс-Фьорда	сбит ЗА	удар по КОН	л-т Юрченко	+++
26.10.44	A-20Ж(36 ап)	Варанг-Фьорд	= ЗА, сел на воду	БУ по кор. в Тана-Ф	л-т Николаев	жив
29.10.44	A-20Ж(36 ап)	р-н Тана-Фьорда	сбит ИА	БУ по кор. в Тана-Ф	мл. л-т Ладыгин	+ (3 чз на парашютах к норв.)
19.12.44	A-20Ж	15-20 км ю-в оз. Средне-Венгеское	столкн. в воздухе	УТП	мл. л-т Колюхов	+++
30.12.44	A-20Ж(36 ап)	Щук-озеро	катастрофа	УТП	к-н Хрыпов	+++
2.2.45	A-20Ж(36 ап)	Баренцево море	п/б/в	поиск ПЛ	л-т Монсов	+++

Примечание. В случае если название части не указано, потерянный самолет принадлежал 24-му мтап (9-му питал).