

Опубликовано в журнале "Авиамастер" №8 2003 г.

Трагический дебют Мирослав Морозов



Историю применения этого этапного для отечественной минно-торпедной авиации самолета следует начать с декабря 1942 - января 1943 года, когда на судах конвоев JW-51A и JW-51B и JW-52 в Мурманск прибыло 43 А-20В. В начале марта был решен вопрос о распределении самолетов. Впервые с начала поставок "Бостонов" в нашу страну часть машин передали в ВВС ВМФ - 11 штук для Северного флота и восемь - на Балтику.

Основным назначением американского легкого бомбардировщика должны были стать дальняя разведка, торпедометание и минные постановки. В соответствии с этим прошло распределение самолетов по полкам. 10 марта восемь из них определили в 1-й гвардейский минно-торпедный полк (гмтап) ВВС КБФ, семь - в 24-й мтап и четыре - в 118-й отдельный разведполк (орап) ВВС СФ. В 24-м мтап, а именно о действиях "Бостонов" в его составе и пойдет речь в статье, новые машины включили в состав 2-й эскадрильи, ранее в течение двух месяцев воевавшей на "Хэмпденах".

Предыдущий импортный самолет оставил о себе недобрую память: пять из 20 переданных англичанами машин потерпели аварии уже в период освоения, еще семь - в ходе январских боевых действий. Уцелевшие самолеты свели в 1-ю эскадрилью полка, а 3-я продолжала летать на Ил-4. Машин этого типа также не хватало - между августом 42-го и октябрём 43-го Северный флот не получил ни одного "Ила". Так что, если бы не "Бостоны", то часть вскоре могла совсем потерять боеспособность.

Период боевого освоения занял довольно много времени. Он включал сборку самолетов, их облёт и подготовку экипажей. В результате эскадрилья "Бостонов" вступила в боевой состав только к началу мая.

10-го мая состоялось ее боевое крещение. Поскольку оснастить машины торпедными мостами еще не успели, им предстояло выступить в роли обычных "горизонтальных" бомбардировщиков. Как ни странно, этот метод, считавшийся малоэффективным против маневрирующих целей, принес неожиданный успех - по-видимому, именно из-за того, что противник не ожидал от нас данной тактики. В налете участвовала пятерка "Бостонов" (командиры экипажей капитаны А.Адинсков, С.Макаревич, А.Величкин, лейтенант В.Емельяненко и младший лейтенант Керницкий) и три Пе-2. Сбросив бомбы с высоты около 3000 м, бомбардировщики добились одного попадания в транспорт "Феодосия" (3075 брт).

Бомба, попавшая в четвертый трюм, прошла судно насквозь, в результате чего транспорту пришлось приткнуться к берегу в проливе Буссесунд. Позднее его отремонтировали и вновь ввели в эксплуатацию.

Ценой успеха оказалась потеря всех трех "пешек". Хотя действия ударных самолетов прикрывали пять Пе-3 и три "Аэрокобры", "Мессершмиттам" удалось сбить три бомбардировщика в момент выхода из атаки.

После этого случая командование ВВС СФ отказалось от дальнейшего использования "Бостонов" до окончания их подготовки в качестве низковысотных торпедоносцев. Всего же в течение квартала экипажи 2-й эскадрильи совершили 39 самолето-вылетов на учебное торпедометание, произвели 165 учебных атаки и сбросили 22 практические торпеды - достаточно высокие показатели относительно других эскадрилий и их экипажей.

Тем временем, остальные эскадрильи, продолжая сражаться на "Илах" и "Хэмпденах", своим героизмом добились для полка звания гвардейского. 31 мая 24-й мтап, созданный в октябре 1942-го, стал 9-м гмтап. Четыре летчика части (капитан А.Баштырков, сержант В.Гаврилов, капитан В.Киселев и старший лейтенант М.Покало) удостоились званий Героев Советского Союза, правда, все посмертно. Подтвержденный успех, кроме поврежденного транспорта "Феодосия", был лишь один - немецкий пароход "Леезее", потопленный торпедой капитана В. Киселева за считанные секунды до его гибели.

К сожалению, несмотря на довольно скромные успехи, потери части были весьма тяжелы. За первую половину года было сбито 12 "Хэмпденов" и два Ил-4. Последним сражением для них стал бой 4 июля, когда из-за срыва взаимодействия с прикрывающими истребителями торпедоносцы и штурмовики оказались легкой добычей для "полярных охотников" из 5-й истребительной эскадры Люфтваффе. К счастью, большинство сбитых машин сумели произвести посадку на воду и их экипажи удалось спасти торпедными катерами.

После драмы 4 июля 9-й гмтап в прежнем составе фактически прекратил свое существование. В том же месяце три "латанных-перелатанных" Ил-4 были отправлены в "ссылку" на аэродром "Нарьян-Мар". Цель данного мероприятия заключалась в возможном противодействии крупным кораблям противника, если те попытаются сунуться в Карское море. Как известно, этого не произошло, и к сентябрю звено перебазировалось на аэродром в губе Белушья (остров Новая Земля), откуда осуществляло поиск подводных лодок противника в восточной части Баренцева моря. Здесь экипажи "застряли" до февраля 1944 г. Последний и уже давно неисправный "Хэмпден" был списан 10 июля. Настало время "Бостоном" показать себя.

В начале месяца командование предприняло ряд мер по восстановлению боеспособности части. Была ускорена подготовка экипажей 2-й эскадрильи, а остальные две доукомплектовали за счет летчиков, ранее воевавших на летающих лодках МБР-2 в22-м и 118-м мрп. Некоторое количество опытных авиаторов прибыло из запасных и перегонных полков. Пополнение, в которое входили такие замечательные пилоты, как П.Гнетов, Н.Зайцев, В.Пирогов, Е.Францев и другие, впоследствии весьма ярко себя проявило.

Однако во второй половине 1943-го эти летчики еще только учились пилотировать торпедоносцы. Основная нагрузка легла на экипажи 2-й эскадрильи. К июлю ее пилоты успели неплохо овладеть новыми машинами, однако опыта боевых торпедных атак они в большинстве своем не имели. Так, например, комэск 2-й эскадрильи капитан А.Адинсков и капитан А.Величкин участвовали только в одной атаке, а капитан А.Островский - в двух.

Другим обстоятельством, затруднявшим боевую деятельность части, являлись низкие темпы пополнений матчастью. После получения партии машин в марте следующая поставка состоялась только в июле. На этот раз поступили 15 "Бостонов" серии G, самостоятельно перелетевшие из Аляски по трассе "Алсиб". Полк был вынужден сформировать из своего состава перегонную команду, которая сама летала за матчастью на сибирские аэродромы. Еще 10 машин тем же маршрутом прибыли в августе (часть из них попала в 118-й рп).

Необходимость переоборудования бомбардировщиков в торпедоносцы задержала готовность пополнения до 25 августа. Кроме того, из-за некачественной эксплуатации и отсутствия необходимого количества запасных частей число боеготовых самолетов всегда было значительно меньше общей численности. На 1 сентября боевой состав части состоял из 25 исправных и девяти неисправных А-20, одного неисправного Ил-4 в Ваенге, трех исправных Ил-4 на аэродроме губы Белушья и одной неисправной машины того же типа в Амдерме.

До декабря Северный флот получил лишь один новый "Бостон", что до некоторой степени компенсировалось поставкой с завода 12 Ил-4. Лишь в декабре на СФ для восполнения потерь поступило 11 новых А-20.

Прежде чем перейти к описанию ударов по конвоям, хотелось бы кратко остановиться на сложившейся к тому времени организации планирования и боевом управлении действиями минно-торпедной авиации (МТА). При обнаружении вражеского конвоя самолетом-разведчиком последний сообщал об этом по радио при помощи таблицы условных сигналов (ТУС). Кроме курса и состава каравана, разведчик должен был доложить состояние погодных условий в районе цели.

На волну разведывательной авиации были настроены приемники флагманского командного пункта ВВС СФ, штабов 5-й минно-торпедной дивизии (в состав дивизии кроме 9-го гмтап также входили 29-й бап и 255-й иап) и 9-го гвардейского минно-торпедного полка. Оценив обстановку, командующий ВВС ставил задачу командиру дивизии, этот в свою очередь разрабатывал решение на удар, под чем понималось планирование числа вылетающих торпедоносцев и самолетов, обеспечивавших их действия (штурмовики, истребители и т.д.), место удара, маршрут полета, время взлета и время удара.

Решение докладывалось в штаб ВВС, где утверждалось после небольших уточнений. Одновременно с докладом решения командир дивизии звонил в штабы полков и отдавал предварительные распоряжения о подготовке 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 возвращении в полк они проводили инструктаж остальных пилотов, а также ведущего группы истребителей.

Данная схема просуществовала до осени 1943 г., когда ВВС СФ перешли к нанесению ударов разнородными силами ударной авиации. С этого момента решение стало разрабатываться в штабе ВВС СФ. 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. Утрата инициативы и чувства ответственности неоднократно становилась причиной срывов ударов и тяжелых потерь.

Боевое крещение "Бостонов-торпедоносцев" на Севере состоялось 17 июля. В этот день разведчик Пе-3 обнаружил в районе Бос-фьорда "два транспорта по 4-5000 т". Реально ими оказались небольшие мобилизованные сторожевые корабли НКi 07 и НКi 09. Вскоре для удара по "транспортам" в воздух поднялись семь Пе-2 из 29-го бап в сопровождении шестерки "Аэрокобр" 255-го иап. Спустя час ударная группа обнаружила цель и сбросила на нее с горизонтального полета 24 ФАБ-250. Вопреки донесению - "один транспорт потоплен"- сторожевики лишь "отделались легким испугом" и вызвали истребители. Впрочем, не исключено, что "мессершмитты" наткнулись на нашу группу случайно, поскольку именно в этот момент неожиданно-негаданно был замечен крупный конвой, направлявшийся на запад, и истребители могли составлять его эскорт. В воздушном бою мы потеряли две "пешки" и "Кобру".

Для наблюдения за караваном был выслан очередной воздушный разведчик. Он обнаружил цель в районе Гамвика, фактически на пределе радиуса действия "Кобр" с подвесными баками. Несмотря на это, штаб ВВС приказа поднять для атаки тройку "Бостонов" в сопровождении пяти Р-39. Чуда не произошло, и, не обнаружив конвой в районе Гамвика, ведущий торпедоносцев капитан А.Островский был вынужден отпустить эскорт на базу.

Несмотря на это, звено А-20 продолжило выполнение задачи. Достигнув района Лаксе-фьорда, Островский наткнулся на группу охотников за подлодками, по-видимому замыкавшую походный ордер каравана. Один из трех кораблей (охотник Uj 1209 типа КУJ) имел заметно более крупные размеры, в результате чего его приняли за транспорт в 4000-6000 т в сопровождении двух сторожевиков.

Торпедоносцы храбро атаковали врага, но от всех сброшенных торпед кораблям 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 выше чем 4-6 узлов, как это считали летчики.

Ответным огнем кораблей был сбит "Бостон" младшего лейтенанта Новаковского. Столь успешная работа вражеской зенитной артиллерии, а также поступление первых А-20G, подсказала командованию 5-й мтад идею использовать для обеспечения действий "Бостонов-торпедоносцев" такие же машины, но в варианте штурмовиков.

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 "штурмовика"), 13 Пе-2, девять Р-39 и 16 Як-1.

К сожалению, организация столь мощного удара заняла слишком много времени, и к тому моменту, как наши ударные группы сблизилась с конвоем, он уже начал втягиваться в пролив Буссесунд. Торпедоносцы на бреющем полете прошли над островами Вардё, откуда подверглись ожесточенному обстрелу. Не имея простора для маневра в узком проливе и опасаясь, что атака может и вовсе сорваться, ведущий группы капитан Адинсков решил нацелить удар на миноносец (фактически им оказался тральщик М 343), замыкавший ордер каравана. Корабль лег в циркуляцию и последовательно уклонился от всех восьми торпед, сброшенных с большой дистанции (от 1680 до 2500 м).

Тем не менее, наши пилоты доложили о взрыве, якобы наблюдавшемся над 4000-тонным транспортом из состава конвоя. Штурмовики, пилотируемые подполковником Шемякиным и майором Литвиновым, тем временем атаковали зенитные батареи на островах, но немцам все же удалось подбить торпедоносец капитана Гусева. Ему пришлось садиться на воду в 15 милях восточнее Вардё. Экипаж, кроме погибшего в воздухе стрелка-радиста, перебрался в резиновую шлюпку и предпринял попытку доплыть до Рыбачьего.

Спустя двое суток шлюпку обнаружил торпедный катер №12. Долгое пребывание в холодной воде не прошло даром - штурман старший лейтенант В.Мацко умер от переохлаждения еще в море, а воздушный стрелок М.Цветков - уже в госпитале. Выжить удалось только пилоту, который после лечения вернулся в свой полк и продолжил воевать на торпедоносце.

В целом удар нашей авиации по конвою не достиг цели. Кроме А-20 Гусева, немцам удалось сбить один Пе-2. Результатом атаки пикировщиков стали лишь осколочные повреждения двух охотников, на которых восемь человек получили ранения. Единственным отрядным моментом стали успешные действия наших истребителей, которые смогли воспрепятствовать вражеским перехватчикам атаковать наши ударные машины на отходе.

Очередной бой состоялся спустя двое суток. Весьма интересным может показаться его описание, приведенное в немецкой книге "Минные заградители" (Kutzleben, Schroeder, Brenneke. Minenschiffe 1939-1945. Herford, 1982.). В годы войны авторы труда сами воевали на минных заградителях и для написания своего труда использовали большое количество документов.

"Название "Перлен Гефисшт" означало противолодочное минное заграждение в районе Вардё, выставленное для защиты коммуникации, снабжавшей северный фланг Восточного фронта. Для выставления этого заграждения минные заградители "Кайзер" и "Остмарк" приняли по 150 противолодочных мин УМВ. Командование осуществлял корветтен-капитан Р.Х. Бём, командир "Кайзера". В качестве охранения были выделены тральщики М361, М 302, М 364 и М 272. Соединение вышло из Тромсё 21.07.1943. В районе Хоннингсвога к соединению присоединились охотники за подводными лодками Uj 1202, Uj 1209 и NH 06. Воздушное охранение осуществлял один BV138.

В 18.02 22.7.1943 над соединением на высоте 4500 м пролетел русский разведчик. Сразу затребованное истребительное прикрытие появилось в 21.23 в лице двух Vf 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. 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: "18.15 (19.15 по московскому времени, - прим. авт.) три транспорта, шесть кораблей охранения, курс 120°, скорость 6 узлов, район мыса Нордкин".

Было ясно, что подразумевалось соединение минных заградителей. В 21.43 по направлению 60° был замечен полк вражеских самолетов - соединение, приготовившееся к сбрасыванию торпед 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. Торпедоносцы продолжили полет на малой высоте, а истребители ушли вверх, добившись разделения огня. Торпедоносцы сбросили с дистанции от 1000 до 1200 м три торпеды. Минный заградитель "Остмарк" круто повернул 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 дымным шлейфом. Сбрасывание бомб успеха не имело. Соединение не получило никаких повреждений".

Это описание за исключением мелких деталей соответствует нашей версии боя, но отличается в главном - оценке достигнутых результатов. Реально поданным нашего фотоконтроля торпедоносцы сбросили торпеды не с 1000-1200 м, как считали немцы, а с дистанции от 2100 до 3500 м.

Ведущий звена капитан Островский, несмотря на повреждения своего "Бостона" от зенитного огня, сбросил одну торпеду по "Остмарку" (вторая не сбросилась из-за повреждений, причиненных попаданиями зенитных снарядов), после чего доложил, что "судно, получив попадание торпедой в корму, потеряло ход и остановилось".

Судя по данным фотоконтроля, капитан Величкин и младший 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 ВВС пришли к выводу, что в обоих случаях условия, необходимые для встречи подводных снарядов с целью отсутствовали. Но, тем не менее, устный доклад перевесил - Величкину и Емельяненко засчитали потопление транспорта в 5000 тонн! Подбитому "Бостону" Островского пришлось садиться на вынужденную на оперативном аэродроме Пумманки (полуостров Рыбачий). К счастью, ни самолет, ни его экипаж серьезно не пострадали.

Той же ночью немецкое соединение, не подозревавшее о своих "потерях", выставило в соответствии с планом 300 мин в районе Перс-фьорда. Не исключено, что пропавшая без вести в феврале 1944 г. подводная лодка М-108, погибла именно на этом заграждении.

Следующий вылет торпедоносцев пришелся на 2 августа. В этот день наша воздушная разведка обнаружила в районе Бос-фьорда конвой, идущий в западном направлении, однако попытка перехватить его четверкой А-20 под руководством капитана Адинскова 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, ведомое Адинсковым, атаковало в районе Конгс-фьорда конвой, оказавшийся на деле очередной группой охотников за подлодками. Воспользовавшись кажущейся слабостью зенитного огня, наши пилоты сблизилась 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" младшего лейтенанта Емельяненко. Два вернувшихся экипажа донесли, что из-за сильного зенитного противодействия результат атаки ими не наблюдался. По немецким данным две из трех сброшенных торпед взорвались при ударе о береговые скалы. После отражения налета охотники подошли к точке падения самолета Емельяненко и подняли из воды двух мертвых и одного раненого советского летчика.

10 августа состоялась очередная встреча с немецкими минными заградителями, но на этот раз ее условия были еще менее выгодны, чем в предыдущий. "Кайзер" и "Остмарк" приняли полный запас противолодочных мин для постановки в Варангер-фьорде. Немецкое командование сделало правильные выводы из предыдущего боя и усилило охранение, доведя его до шести тральщиков и трех охотников. В 18.55 был обнаружен советский разведчик. На этот раз корветтен-капитан Бём действовал более расторопно. Он отпустил связывавшие ход соединения охотники, приказал выбрать тралы 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 Vf 110 до двух BV138, шести Vf 110 и такого же числа Vf 109.

Таким образом, когда в 22.19 появилась советская ударная группа (два А-20 и восемь Р-39), ее ожидал "горячий прием". Уже на этапе сближения завязался ожесточенный воздушный бой. Адинсков решил сбросить торпеды с дистанции 3000-3500 м. На кораблях были замечены всего два торпедных следа, от которых без особого труда удалось увернуться.

Несмотря на большую дистанцию и ограниченную видимость, Адинсков впоследствии утверждал, что торпедировал транспорт, а Величкин - тральщик. При отходе "Бостон" Адинскова 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, штурман и второй стрелок утонули вместе с машиной. Этот успех немцы оплатили гибелью унтер-офицера Лайберсбергера из 9/JG 5. Его Vf 109G был сбит "Кобрами" 255-го иап. И все же следует признать, что задача вражеского воздушного эскорта была выполнена - ему удалось сорвать прицельное торпедометание по кораблям.

Продолжив свой путь, "Кайзер" и "Остмарк" утром 11 августа выставили в Варангер-фьорде два минных заграждения, состоявшие из 441 мины УМВ. С высокой степенью вероятности можно утверждать, что именно на них погибли гвардейские "малютки" М-172и М-174, исчезнувшие в данном районе в октябре 43-го.

Боестолкновения нашей минно-торпедной авиации с немецкими минзагами на этом не кончились. 19 августа очередной "штрих" в гигантском минном барьере, выставленном параллельно берегу от Киркенеса до Тромсё сделал минный заградитель "Роланд". После постановки 267 мин в районе мыса Комангнес (Варангер-фьорд) он бросил якорь в одном из фьордов близ Киркенеса. Несмотря на положительный опыт предыдущих боев заградительных соединений с советскими подлодками и самолетами, германское командование не стало рисковать ценным кораблем и запланировало его переход в Хаммерфест с очередным крупным конвоем.

Ждать пришлось ровно неделю. В результате, когда в 12.50 26 августа разведчик обнаружил противника, его взору предстал "супер-конвой", включавший четыре транспорта, два миноносца, восемь сторожевиков, пять тральщиков и шесть сторожевых катеров. Над караваном барражировали 10 истребителей.

Несмотря на то, что наше командование не имело на тот момент сил, необходимых для атаки подобного соединения, оно не отказалось от очередной попытки достичь успеха. В воздух были подняты три А-20 и четверка штурмовиков Ил-2. "Илам" предписывалось обеспечить действия торпедоносцев, нанеся удар по сторожевым кораблям за 1-2 минуты до начала торпедной атаки.

Воздушное сопровождение осуществляли восемь "Аэрокобр" и столько же "Яков". В 17.03 в район цели прибыли торпедоносцы, ведомые капитаном Островским. Поскольку связь с вылетавшей с другого аэродрома группой штурмовиков отсутствовала, а о ее местонахождении ничего не было известно, Островский решил атаковать самостоятельно. Вражеский воздушный эскорт к тому времени успел удвоить, и ведущий не решился сблизиться с

караваном. Первую торпеду он сбросил с дистанции 4200 м, вторую - с 4000 м. С такой же дистанции сбросил свою торпеду старшина Н.Зайцев, лишь старший лейтенант В.Пирогов рискнул сблизиться с противником до 3800 м.

Следует напомнить, что максимальная дальность хода торпед 45-36АН как раз таки составляла 4000 м. Несмотря на это, капитан Островский доложил о торпедировании 6000-тонного транспорта, а командиры двух других экипажей - о торпедировании другого, на котором спустя 10 минут после атаки разведчик Пе-3 зафиксировал крен, дифферент и клубы дыма. Читатель может сам судить о достоверности этого "успеха" по приводимой фотографии.

То, что наши торпедоносцы не попали в тех условиях, неудивительно - удивительным был бы противоположный эффект. Совершенно очевидно, что попытка сблизиться на рекомендуемую дистанцию атаки (1000-1200 м) привела бы к неминуемой гибели всех трех самолетов с экипажами.

Сразу после атаки группа легла на обратный курс. Между истребителями завязался ожесточенный воздушный бой. Немцам не удалось прорваться к торпедоносцам, но выполнение боевой задачи обошлось нам дорогой ценой - в море упали три "Кобры", в том числе и машина ведущего воздушного эскорта командира 255-го иап майора П.Панина. Посмертно он был удостоен звания Героя Советского Союза.

Как ни горька была эта потеря, она оказалась не последней, понесенной ВВС СФ в этот день. Задержавшаяся с выходом в район цели на семь минут группа штурмовиков прибыла в тот момент, когда вражеские истребители преследовали торпедоносцы. Отряду пришлось вступить в бой еще на подходе к цели. До конца не ясно, смогли ли штурмовики вообще прорваться к каравану и нанести удар. В любом случае он был безрезультатен даже по донесению. Два "Ила" упали в воду в районе цели, еще один штурмовик и один из "Яков" - в 30 км северо-восточнее Вардё. Последний уцелевший Ил-2 дотянул до аэродрома Пумманки, где совершил аварийную посадку.

Попытка спасти положение за счет введения в бой дополнительных истребителей с аэродрома Пумманки потерпела неудачу. Дело в том, что базировавшиеся там "Харрикейны" 78-го иап ни по каким статьям не могли противостоять вражеским Vf 109G. Встретив "мессеры" в районе Вайтолахти, наши 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 (реально было сбито 10 самолетов) при полном отсутствии потерь со своей стороны!

Все это стало закономерным результатом усовершенствований в системе истребительного обеспечения перехода конвоев, проведенных немцами в конце лета 1943 г. Их суть заключалась в трех основных моментах:

- вводе в строй трех новых оперативных аэродромов - Свартнес (район Вардё), Берлевоги Гамвик, позволявших обеспечивать переход конвоев на всем опасном участке маршрута одномоторными истребителями;
- налаживании системы радиоразведки и радиоперехвата (противник оперативно пеленговал, расшифровывал и переводил весь наш радиообмен - сообщения самолетов-разведчиков, ведущих групп и т.д., который осуществлялся по примитивной таблице условных сигналов или даже открытым текстом);
- а также установке радиолокационных станций обнаружения воздушных целей типа "Вюрцбург" на полуострове Рыбачий и в районе Вардё.

Наличие РЛС в этих районах позволяло "вести" наши ударные группы с момента их взлета с аэродрома Ваенга вплоть до момента сближения с конвоем. Благодаря новой схеме противник получил возможность четко отслеживать все наши действия в "реальном времени" и в кратчайшие сроки стягивать в район конвоя крупные силы истребителей, постоянно базировавшихся на аэродромах Луостари и Хебуктен. Чтобы "продавливать" такую мощную оборону нашему командованию следовало привлекать к атакам конвоев гораздо более крупные силы ударных самолетов с сильным истребительным эскортом.

В конце августа, наконец-то, в строй вступили "Бостоны" модификации А-20G, которые командование ВВС СФ решило не переоборудовать по проекту А-20ДО. 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 противозенитного маневра было весьма затруднительно.

Но, поскольку штурманы и раньше не прибегали к помощи торпедных прицелов ПТН-5(они предпочитали сбрасывать торпеду, ориентируясь по форштевню транспорта, что еще хоть как-то могло обеспечить попадание на дистанциях не более 1000 м в зависимости от скорости и длины цели) на результативности ударов это никак не отразилось. Реально она продолжала оставаться на нулевой отметке.

Вскоре выяснилось, что при полете с торпедой, даже несмотря на размагничивание, она оказывает влияние на показания штурманского компаса, который дает отклонения в 20-25 градусов! Вскоре после этого место размещения компаса изменили.

Боевое крещение новых торпедоносцев состоялось 28 августа. В этот день самолет-разведчик обнаружил небольшой конвой, идущий в восточном направлении. Реально им оказалась совершавшая переход в Киркенес группа охотников за подлодками, к которой присоединился финский каботажный теплоход "Карьяла" и несколько мелких норвежских судов. Для удара по ним командование 5-й мтад выделило четыре А-20G под предводительством капитана С.Макаревича в сопровождении девяти "Яков" и "Кобр". Неизвестно, обнаружила ли вражеская разведка вылет наших самолетов, в любом случае никакого истребительного прикрытия караван не имел.

Самолеты развернулись строем фронта и атаковали различные цели с одного направления. Капитан Макаревич и старший лейтенант В.Пирогов с дистанции около 1000 м - нацелились на "транспорт в 6000 т", капитан Китов с дистанции 600-800 м - на "транспорт в 4000 т". Отставший от общего строя старший лейтенант Н.Зайцев сбросил торпеду одновременно с остальными торпедоносцами в тот момент, когда дистанция между ним и конвоем 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 недогнущей рукой подписали как "транспорт в 2-3 тысячи тонн". Этим кораблем мог являться один из трех мобилизованных охотников (UJ 1202, UJ 1206 или UJ 1207), ни один из которых в тот день не погиб. Очевидно, кораблю все-таки удалось в последний момент повернуться к торпедоносцам.

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 "Бостон" загорелся и рухнул в воду. Второй жертвой стал один из "Яков" сопровождения, упавший по неизвестной причине у побережья Рыбачьего.

Как видно из данного примера, примитивность замысла удара и недостаточная подготовка летчиков воспрепятствовали достижению успеха, даже несмотря на относительно малую дистанцию сброса. А ведь все могло быть иначе, если бы группа была готова к тому, чтобы разделиться и атаковать цели одновременно с двух бортов. Однако для этого летчикам просто не хватило умения...

Проблему подавления зенитного огня попытались оригинальным способом решить в следующем вылете. В 15.50 6 сентября воздушный разведчик Пе-3 донес об обнаружении в районе Гамвика конвоя противника в составе трех транспортов, двух миноносцев, шести сторожевых кораблей, четырех тральщиков и двух сторожевых катеров. Над конвоем патрулировало пять истребителей. Метеорологическая обстановка -облачность 6 баллов высотой 600 м - благоприятствовала применению низких торпедоносцев.

Командиру 5-й мтад полковнику Н.М.Кидалинскому была поставлена задача организовать торпедный удар по конвою, обеспечив действия торпедоносцев штурмовиками и истребителями. Его решение заключалось в выделении в качестве ударной группы четырех "Бостонов" с одной торпедой на каждом, четырех А-20G в качестве штурмовиков, четырех "Кобр" в качестве ударной группы, трех "Кобр" для непосредственного прикрытия торпедоносцев, шести "Харрикейнов" в качестве демонстративной группы и двух Пе-2 для фиксации результатов удара.

В 18.10 взлетела демонстративная группа для удара по аэродрому Луостари и один Пе-2 для доразведки цели. В период 18.31-18.41 поднялись в воздух восемь "Бостонов" и сопровождавшие их истребители. Демонстративный полет истребителей достиг своей цели. Две группы истребителей противника держались в районе полуострова Рыбачий и не были направлены к конвою для отражения атак торпедоносцев, но в 19.24 поданным радиоперехвата на аэродроме Луостари была объявлена тревога. В 19.40 пост ВНОС Вайтолахти обнаружил на высоте 1000 м 11 истребителей FW 190, идущих курсом 330°. В 20 часов пост ВНОС Цып-Наволок обнаружил девять истребителей Bf 109. Данные радиоперехвата и постов ВНОС были переданы по радио торпедоносцам, которые находились в это время у цели. Ударная группа обнаружила конвой в 19.42. Над ним барражировали три Bf 109 и Bf 110 (по нашим данным - восемь Bf 110 и десять Bf 109). Ведущий торпедоносец подал сигнал атаки на дистанции от конвоя 15-20 км. В строю пеленга "Бостоны" сблизилась с двумя последними транспортами. В это время штурмовики пушечно-пулеметным огнем атаковали сторожевики. Истребители противника тремя группами устремились на торпедоносцы, но были отогнаны истребителями сопровождения.

В 19.46 были сброшены торпеды: ведущим капитаном Островским - по концевому транспорту, тремя его ведомыми - по среднему транспорту. Выход из атаки каждым торпедоносцем осуществлялся самостоятельно. По докладам экипажей, транспорт, атакованный ведущим, оказался потоплен, второй - поврежден.

"Средним транспортом" являлся минный заградитель "Роланд". Он и пять сопровождавших его тральщиков в 03.45 покинули рейд Хаммер-феста 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.

Островскому, несмотря на повреждения самолета, удалось сблизиться с целью на 700 м, летчику Зайцеву - на 1000 м, а двум остальным лишь на 1800 м. По свидетельству командира корабля капитана 2 ранга Вестеркампа, две торпеды приближались к "Роланду" с кормы с обоих бортов. Казалось, что уклонится от них невозможно. Вестеркамп даже приказал покинуть кормовую часть, ожидая неизбежного взрыва. Внезапно, торпеда, приближавшаяся со стороны левого борта, затонула, не дойдя 50 метров до цели. Сразу после этого командир минзага положил 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 противной стороне маневр уклонения и серьезно уменьшила наши шансы на успех. В результате, наибольшие потери немецкий отряд понес от пушечно-пулеметного огня штурмовиков. На "Роланде" им был убит один, на тральщиках - три человека, еще 20 моряков со всего соединения получили ранения различной тяжести.

В число потерь германской стороны следует включить и экипаж одного из "стодесятых", сбитого в воздушном бою (по немецким данным он столкнулся с "Аэрокоброй"). Экипаж второй, упавшей в воду машины удалось спасти.

Наши тоже не избежали потерь. Кроме торпедоносца Островского, приземлившегося в Ваенге на фюзеляж, огнем зенитной артиллерии был сбит "Бостон" старшего лейтенанта Сарыкова и одна из "Кобр" сопровождения.

После выхода из атаки и отрыва от преследующих истребителей наша ударная группа построилась и, обогнув район побережья Рыбачьего, вернулась на аэродром. Несколькими часами позже - в 01.15 7 сентября - в Киркенес прибыл "Роланд". Несмотря на налет и потери в личном составе, он, в соответствии с планом, выставил минное заграждение "Шлюссакорд" (105 мин УМБ).

На следующий день корабль вместе с конвоем вышел в обратном направлении, подвергся атаке подлодки С-51, но капризная фортуна в очередной раз "сохранила минзагу жизнь", чтобы утопить его на собственных минах в апреле 1944 г. в Нарвском заливе.

Кульминацией противоборства торпедоносцев с конвоями, причем кульминацией трагической, стал бой 20 сентября 1943 г., который по праву можно назвать "черным понедельником" минно-торпедной авиации ВВС СФ. Позднее было еще два случая, когда в течение суток ВВС СФ теряли по пять и более торпедоносцев, но ни разу бой не заканчивался практически полным уничтожением ударной группы.

В 08.18 пост ВНОС Пумманки по пеленгу 295° на большом удалении обнаружил вражеский конвой, шедший курсом на Вардё. В 09.14 для уточнения данных о конвое в Варангер-фьорд вылетели два "Харрикейна", которые, из-за низкой облачности и снежных зарядов, никого не нашли. Следующая группа разведчиков вылетела лишь через 2,5

часа. В 12.05 в районе Перс-фьорда пара Як-1 обнаружила группу кораблей противника в составе шести крупных и нескольких малых судов. Курс ее движения установить не удалось. Данные об обнаруженных кораблях поступили на командный пункт ВВС СФ только в 13.30, хотя 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 ВВС генерал-майор авиации А.Х.Андреев определил предварительный замысел действий против конвоя. В принципе он повторил замысел предыдущей операции, за исключением того, что роль штурмовиков теперь исполняли Ил-2. С целью отвлечения части истребителей противника от конвоя планировалось выслать группу истребителей для удара по аэродрому Свартнес.

Первая попытка нанести удар по каравану последовала в 13.31, когда находившаяся в районе Бос-фьорда подводная лодка М-104 выпустила ему вдогонку две торпеды. Из-за сильного охранения командир "малютки" капитану 3 ранга Ф.И.Лукьянову пришлось пропустить караван над собой и стрелять в тот момент, когда курсовой угол составлял уже 175 градусов. Торпеды до цели не дошли, но были замечены немецкими сигнальщиками, которые усилили бдительность. Почти сразу же вслед за этим "Бостон" 118-го рап, производивший плановую разведку коммуникаций, в третий раз обнаружил противника уже в районе мыса Маккауэр. Как и следовало ожидать, конвой шел северо-западным курсом. С воздуха его прикрывали шесть истребителей. Метеорологическая обстановка в этом районе была намного лучше, чем у Вардё - облачность 4-6 баллов высотой 1500 м, видимость 20 км.

Из-за обрыва антенны на "Бостоне", данные разведки стали известны штабу ВВС СФ только после посадки разведчика на аэродроме в 15 часов. Зато пилот пролетевшего над конвоем в 15.40 разведывательного "Спитфайра" сразу передал сообщение, сделав это открытым текстом. Несомненно, что это стало для немецкой стороны дополнительным сигналом к тому, чтобы увеличить воздушное прикрытие каравана.

Несмотря на то, что с момента первого обнаружения прошло семь часов, и вражеский конвой уже сравнительно далеко ушел в западном направлении, командующий ВВС СФ решил нанести удар в соответствии с предварительным планом, за исключением одной детали. Поскольку к моменту вылета самолетов конвой находился на пределе радиуса действий штурмовиков, их вылет отменили.

Организация удара была возложена на командира 5-й мтад. Предварительное распоряжение ему передали еще в 13.45. В 13.50 начальник штаба дивизии поставил задачи командирам 9-го гмтап и 255-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 ВВС СФ Як-9 20-го иап 6-й иад, которые временно придавались командиру 5-й мтад.

В 14.32 начальник штаба 5-й мтад, минуя командира 9-го гмтап, который являлся ведущим группы торпедоносцев, поставил задачу ведущему группы 20-го иап майору Томашевскому. О том, кто является руководителем всех групп в воздухе, Томашевскому не сообщили.

В спешке забыли об установлении ТУС для связи между ведущим торпедоносцев и ведущим группы воздушного боя. Впрочем, как показали дальнейшие события, командир 9-го гмтап Костькин все равно не пытался воспользоваться радио даже для связи внутри своей группы.

Кроме того, следует отметить, что 20-й иап действовал на Северном театре еще в 1942 году, но после понесенных потерь был отведен в тыл на пополнение и вернулся на фронт только в июне 43-го. Большинство его летчиков составляли молодые пилоты, недостаточно знакомые с особенностями действий на заполярном ТВД и эксплуатации новой техники.

В 15.20 для выполнения задачи вылетело семь "Бостонов" и шесть "Аэрокобр" прикрытия. Через минуту с аэродрома "Ваенга-2" взлетели "Яки". Маршрут полета торпедоносцев проходил через Цып-Наволок, затем - в 30-40 км севернее полуострова Рыбачий и дальше морем в район цели с расчетом атаковать конвой со стороны моря. Один "Бостон" из-за неисправности возвратился на аэродром. Торпедоносцы и истребители непосредственного прикрытия шли на высоте 30-70 м.

На такой же высоте первоначально шла и группа воздушного боя. Длительный полет над морем - достаточно непростое испытание даже для опытного летчика. Поддерживать заданную высоту, когда серое небо почти сливается со свинцовой водой и не видна линия горизонта, весьма не просто. Высотомер может давать отклонения, поскольку выставленный на атмосферное давление в районе аэродрома, он неизбежно врет при полете над другими районами. Короче говоря, чтобы не слишком утомлять экипажи, майор Томашевский вскоре 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 станция радиоперехвата засекла вражеские сообщения, из которых стало известно, что противник направил свои истребители в район Вардё для отражения налета. В дальнейшем можно было отслеживать, как вражеские операторы наводили "Мессершмитты" и "Фокке-Вульфы" на перехват.

Обнаружив конвой в районе Конгс-фьорда, торпедоносцы и истребители легли на курс сближения.

Не доходя до цели 10-12 км, они были встречены тремя группами FW 190 и Bf 109, всего - до 30 машин. Группа воздушного боя отстала от "Бостонов", в результате чего истребители непосредственного прикрытия были вынуждены вступить в бой с противником. Торпедоносцы, оставшиеся без эскорта, продолжили полет к цели и попали под удар других групп перехватчиков.

В 16.33 "Бостоны" начали атаку. Два из них были сразу же подбиты, 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 старшего 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 производился неправильно - разворотом в направлении движения конвоя, благодаря чему корабли конвоя обстреливали наши машины еще несколько минут.

Результат не замедлил сказаться. Два подбитых А-20 (командиры экипажей капитан К.Яковлев и старший лейтенант Б.Васильев) вспыхнули и упали в море сразу после сброса торпед, а два других (командира 9-го гмтап майора Ф.Костькина и старшего лейтенанта Н.Малеева) были сбиты истребителями противника на отходе. Строй наших самолетов окончательно рассыпался, каждый вел бой самостоятельно. Торпедоносец капитана Островского, подбитый над целью, при возвращении передал по радио, что из-за отсутствия горючего пошел на вынужденную посадку в море. Два МБР-2, вылетевшие на поиск, его не нашли. Только один торпедоносец из шести - старшего лейтенанта В.Казакова - возвратился на аэродром с сильнейшими повреждениями.

Воздушный бой между истребителями закончился "вничью" - мы потеряли одну "Кобру", противник - один Vf 109G. Оба пилота погибли. Следует отметить, что "Яки" группы воздушного боя, сильно оторвавшиеся от ударной группы, вступили в схватку только тогда, когда "Мессершмитты" начали преследование удалявшихся советских самолетов. В результате один Як-1 был подбит и сел на воду у побережья Рыбачьего, а его пилота спас торпедный катер.

Так же безуспешно действовала группа, выделенная для демонстративных действий. Только в 18.15 она атаковала аэродром Свартнес, сбросив на него четыре бомбы АО-25. Противник откликнулся на вызов - в 18.27 восточнее Свартнеса четыре наших "Харрикейна" провели воздушный бой с шестью "Мессершмиттами", потеряв один истребитель.

Как бы ни были чувствительны потери среди истребителей, для 9-го гмтап они оказались просто катастрофическими. Часть лишилась командира и пяти экипажей, фактически утратив боеспособность. К тому времени полк потерял в боях уже 11 А-20 (еще один был разбит в ходе учебного вылета), из экипажей которых спаслось лишь два серьезно пострадавших пилота.

В отчете МТА ВВС СФ за 4-й квартал 1943 г. указывалось, 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 погодных условиях. В очередной, уже в третий раз 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 командования ВВС флота до командира 9-го гмтап. Командующий и штаб ВВС не отказались 20 сентября от проведения налета, несмотря на выход цели за предел радиуса действия штурмовиков и очевидную потерю внезапности. Вряд ли удачным экспромтом стало включение в состав атакующих сил истребителей 20-го иап, которые ни организационно, ни тактически не были подготовлены 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.

Наконец, погибший командир 9-го гмтап Ф.Костькин 20 сентября лишь во второй раз принимал участие в боевом вылете для атаки конвоя противника. А его первый вылет - 4 июля - весьма трудно признать успешным. Еще тогда стало ясно, что командир полка не годится к роли ведущего, поскольку не владеет тактическими приемами атаки и выхода из нее, а также фактически 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 ВВС СФ на совещании, куда были приглашены все командиры частей и подразделений до командира эскадрильи включительно. Заключительное слово произнес командующий флотом вице-адмирал А.Г. Головкин. К сожалению, как показали последующие события, этого урока оказалось не достаточно, 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 Ар-2 73-го бап ВВС КБФ он сражался на фронте. В марте 42-го его назначили командиром формирующегося 29-го бап, который с июля воевал на Северном ТВД в составе Особой морской авиационной группы (ОМАГ) ВВС ВМФ. В ноябре того же года Сыромятникова направили на курсы усовершенствования старшего начсостава, которые он закончил в июле 43-го, вернувшись командовать своим полком. Несомненно, что новый командир был весьма заслуженным летчиком, имевшим опыт действий на Севере, но иметь дело с торпедоносцами ему ранее не приходилось.

Одновременно с этим происходило пополнение штатов части и обучение молодых пилотов. Этот процесс еще только начинался, когда 13 октября из штаба 5-й мтад поступило приказание готовиться к новому групповому вылету...

В 08.55 "Бостон" из 118-го разведывательного авиационного полка в районе Бос-фьорда обнаружил направлявшийся в Варангер-фьорд вражеский конвой в составе трех транспортов, двух миноносцев, шести сторожевых кораблей, шести тральщиков и семи сторожевых катеров, над которыми барражировали четыре истребителя. Впоследствии, для слежения за караваном выслались еще три пары разведывательных "Яков", так что, говорить о внезапности нападения не приходилось.

Командующий ВВС флота генерал-майор авиации А.Х.Андреев решил атаковать конвой комбинированным ударом групп штурмовиков, пикирующих бомбардировщиков и торпедоносцев, которые должны были действовать эшелонировано по высоте, с небольшими временными интервалами и с разных направлений. То ли из-за нехватки подготовленных к низкому торпедометанию пилотов, то ли не веря в их способность 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 ВВС СФ для атаки конвоя в море в светлое время суток с июня 1942 г. Тогда применение высотных торпед сочли неэффективным, поскольку без взаимодействия с другими родами ударной авиации добиться успеха с их помощью можно разве что случайно. Сейчас была именно

такая ситуация. 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, 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, после чего в воздух поднялись 22 "Мессершмитта" из III/JG 5.

Первыми в 14.58 на траверзе мыса Кибергнес вышли в атаку шесть Ил-2 46-го шап под прикрытием 10 истребителей. Им удалось добиться попадания 100-кг бомбы в транспорт "Альстердам" (3655 брт), который получил незначительные повреждения. Во время воздушного боя с несколькими группами вражеских истребителей, разыгравшегося входе атаки, наши летчики потеряли два Як-1 и один Ил-2, который приводнился в Варангер-фьорде. Три "Ила" получили тяжелые повреждения от зенитного огня.

Через 4 минуты удар по конвою с высоты 3000 м нанесли пять Пе-2 29-го бап. Бомбардировка производилась с горизонтального полета и не увенчалась успехом. Прикрывавшая эту группу шестерка Як-9 20-го иап вела бой с 12-14 Bf 109. С задания не вернулся Пе-2, сбитый зенитным огнем кораблей. Для отражения этой неудачной атаки часть немецких истребителей поднялась на большую высоту. В результате, когда спустя три минуты к конвою приблизилась тройка высотных торпедоносцев во главе с майором С.Литвиновым, она сразу же подверглась ожесточенному нападению. Уже после сбрасывания торпед "Мессершмиттам" удалось сбить "Бостон" капитана А.Величина и одну из "Кобр" воздушного эскорта. Машина старшего лейтенанта Перегудова получила тяжелые повреждения, но смогла дотянуть до аэродрома.

Завершила как всегда безуспешные удары по конвою тройка низких торпедоносцев капитана С. Макаревича. К тому моменту предыдущие группы наших самолетов, отражая атаки истребителей, всеми силами пытались выйти из боя. В этой суматохе торпедоносцам удалось прорваться к каравану, но мощь его зенитного огня оказалась несопоставима с составом атакующей группы. "Бостон" Макаревича был сбит огнем охотника Uj 1207 еще при прорыве внешней линии охранения, другой - сосредоточенным огнем всех кораблей - при выходе на дистанцию залпа. Погибли экипажи ветерана торпедных атак капитана С.Макаревича и младшего лейтенанта Чужанкова, для которого этот бой стал первым и последним одновременно. Лишь младшему лейтенанту Лопатину удалось вернуться на родной аэродром, да и то лишь потому, что он избавился от торпеды на безопасной для кораблей дистанции 5600 м.

По результатам боя немецкие истребители доложили о 12 воздушных победах, корабли охранения -еще о четырех. Если включить в число наших потерь тяжело поврежденные машины, то можно признать, что вражеские летчики и зенитчики не так уж сильно погрешили против истины. Реально мы лишились девяти самолетов. Наиболее тяжелые потери понесли торпедоносцы - погибла половина участвовавших в налете экипажей. Кроме того, вводы Баренцева моря упали два Як-1, две "Аэрокобры", по одному Ил-2 и Пе-2.

Ни один из немецких истребителей не был сбит. Потери имелись лишь на кораблях охранения, где погиб один человек и еще шестеро получили ранения. Кроме транспорта "Альстердам", незначительно пострадал норвежский пароход "Кора" (817брт), 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 ВВС СФ было довольно результатами атаки. Ведь, судя по докладам пилотов, в результате налета был потоплен 10000-тонный транспорт и сторожевой корабль, а еще один 5000-тонный транспорт получил повреждения! Считалось, что крупный транспорт был поврежден высотной торпедой, и это позволило низковысотным торпедоносцам добить его.

Наступление полярной ночи и потеря почти всех подготовленных пилотов положили конец групповым налетам на караваны до марта 44-го года. Попытка послать для атаки каравана три высотных торпедоносца имела место 3 ноября, но, не обнаружив цель в расчетной точке, самолеты вернулись на аэродром. Остальные вылеты всего означенного периода были посвящены "свободной охоте".

Их дебют состоялся утром в роковой день 20 сентября, когда старший лейтенант В.Пирогов произвел поиск до входа в пролив Магерей-сунн, но, не обнаружив достойных целей, обстрелял пушечно-пулеметным огнем несколько норвежских каботажных и рыболовных судов. В дальнейшем многие летчики, среди которых следует выделить В. Пирогова, С.Литвинова, Н.Зайцева и Е. Францева неоднократно вылетали на свободную охоту, но никаких успехов не добились, если не считать несколько подожженных норвежских каботажников.

Такие результаты вряд ли должны удивлять. Практически во всех случаях торпедоносцы сталкивались с конвоями противника, преодолеть ПВО которых, даже при отсутствии вражеских истребителей, оказывалось невозможно. К тому же, даже в случае сброса одиночной торпеды со средней дистанции, уклониться от нее не составляло большого труда. Еще одной причиной, которая не могла не повлиять на результативность, было то, что до декабря торпедоносцам ВВС СФ приходилось использовать переделанные высотные торпеды с установленным в нейтральное положение гироскопом.

Лишь позднее появилась партия "низких" торпед, доставленная из осажденного Ленинграда. Ближе всех к успеху оказался лейтенант Н.Зайцев, который днем 28 ноября атаковал норвежский пароход "Лангнес", но его торпеда прошла под целью, не взорвавшись. В то же время, полеты на "свободную охоту" стали неплохой школой обучения для многих пилотов 9-го гмтап. На 1 января 1944 г. в полку насчитывалось уже девять боевых экипажей на "Бостонах" и 10 на Ил-4.