

Виктория Алефиренко

«Ваенга» моего отца

(Воспоминания дочери морского летчика.
Взгляд из 21-го столетия)

Волгоград 2013

(Издание второе, переработанное и дополненное.)

В небе горит, не сгорает звезда...



Да, дорогой читатель! У великого барда Владимира Высоцкого есть похожие строки, но там по тексту: «...в небе горит, догорает звезда – некуда падать». Велика Россия, и такое множество солдатских звезд на безымянных братских могилах, что им, порою, тесно на необозримых просторах Родины. К великому счастью, звезде боевого летчика Ивана Алефиренко нашлось место на благодарных ладонях дочерней памяти, и она вновь вознесла её на небосклон незабываемых лет опаленных минувшей войной и горечью невозвратных потерь.

Признаюсь честно, не ожидал, что в новой рукописи Виктории Алефиренко, уже не новичка в писательском труде, я столкнусь со столь неожиданным сюжетом. Виктория – мой давний друг, нежная ромашечка

– и, вдруг, о войне...

Мне, родившемуся в год великой Победы, знающему по рассказам своего отца, моих близких родственников дошедших до поверженного Берлина, что такое война. Мне, прочитавшему сотни книг, посмотревшему тысячу фильмов, до щемящей сердечной боли прочувствовавшему многое от переданного мне памятью прошедшего от унижительных поражений до омытого слезами гордости майского восхождения страны на Победный Олимп, казалось, что тема войны раскрыта до последней строчки и последнего вздоха. И вот такая неожиданность! Читаю – и чувство гордости охватывает меня за то, что на самом деле «никто не забыт и ничто не забыто...», и чувство зависти к фронтовому летчику Ивану, воспитавшему благодарную дочь, и радость за талантливое изложение столь непростой темы. Почему непростой? Наверное, потому, что очень рискованно и ответственно писать о близком тебе человеке соблюдая и естественную меру деликатности и, безусловно, не отходя ни на шаг от тех реальных событий, ради чего и вершится этот труд.

Виктория, говорю тебе откровенно – у тебя все получилось! И образ любящего и заботливого отца, и характер бойца, и лица друзей его, таких же молодых, как сегодня твои дети, прописаны строго и справедливо. Они и вправду, как у тебя в повести, были такими же, как и миллионы других тружеников войны, где «никто не хотел умирать», но и жить в неволе было для них унижительно и противоестественно. И отдавали они свои молодые жизни безоглядно во имя сохранения своей Родины, своих близких и друзей, тебя и меня. Я рад, что в этой книге открыта, по крайней мере, для меня, ещё одна страничка мало известного. Всю свою жизнь я живу под впечатлением Великого подвига защитников Бреста и Москвы, Ленинграда и Сталинграда, Севастополя и Одессы. И вот - Ваенга. Островок, без которого не могла состояться Великая Победа, ибо на её стяге десятки и тысячи таких островков и архипелагов, из которых, собственно, и было соткано это полотнище. Слава им, крылатым защитникам родного крова, как павшим, так и вернувшимся домой. Слава вам, дорогим братьям по оружию – американским и британским солдатам, чешским и югославским сынами и ещё многим и многим сложившим свои головы за наше общее дело борьбы против коричневой чумы. Я вновь перечитываю рукопись Виктории Алефиренко и снова, в который раз, мысленно говорю её спасибо. Ведь здесь все – от начала и до последней строчки и о моем отце...

Член Союза писателей России
Владимир Овчинцев

Вместо предисловия.



У каждого из нас есть родители. Каждый по-разному относится к ним. Это отношение - безграничная любовь, забота и нежность, а порой безразличие. Чувства к родителям, проявляемые в зрелом возрасте, это возврат чувств родителей к своим дочерям и сыновьям в их детстве.

Повесть «Ваенга» - выражение автором безграничной любви к своему отцу, участнику Великой Отечественной войны.

Как правило, читатели получали интересные сведения о героизме и подвигах защитников Отечества из мемуарной литературы, написанной военачальниками. Автор повести гражданский человек, дочь морского лётчика, участника описываемых событий. Она избрала необычный способ рассказа о событиях, происходящих при обороне советского Заполярья.

Источником воспоминаний о событиях тех суровых дней и ночей стала лётная книжка отца, лётчика Военно-воздушных сил Военно-морского флота СССР.

Алефиренко Ивану Емельяновичу, герою повести, было 24 года, когда он стал непосредственным участником тех исторических событий Великой отечественной войны. «...После окончания курсов пилота направляют на Северный флот, во 2-ю авиационную эскадрилью 255 истребительного авиационного краснознаменного полка, который располагался в Заполярье, на аэродроме «Ваенга» - пишет автор. Иван Емельянович, вместе со своими товарищами, стойко переносил суровый климат севера. Температура воздуха -30°C при штормовом ветре, постоянные туманы над Баренцевым морем, полярная ночь – усложняли выполнение боевых задач, решаемых морскими лётчиками. Автору произведения удалось, так описать суровость театра боевых действий, что у читателя возникает ощущение личного присутствия на промёрзшей земле аэродрома Ваенга. Автор показывает мужество советских лётчиков морской авиации при прикрытии с воздуха караванов кораблей, которые по международному договору «ленд-лиз» доставляли к нам грузы из Соединенных Штатов Америки. Северные конвои включали до 40 кораблей, на которых находились, «...автомобили и самолеты, медикаменты и боеприпасы, тушенка и сгущенное молоко...». Эти грузы нужны были и тылу, и фронту.

Перед началом работы над повестью автор провёл большую исследовательскую работу с архивами боевых действий авиации Северного флота. В повести в хронологической последовательности показаны боевые действия по уничтожению фашистских захватчиков на севере нашей страны. На протяжении всего изложения войны в небе и на море морских лётчиков, показана их преданность Родине, готовность выполнить любую боевую задачу ценой своей жизни.

Автор, закончив повествование о войне, о боевых вылетах своего отца, показал жизнь военного гарнизона морской авиации в первые годы после окончания войны.

Повесть хорошо иллюстрирована и представляет большой интерес для читателей разного возраста. Она раскрывает роль гражданина страны в Великой победе советского народа над фашистской Германией, его мужество и героизм в военных буднях.

Заслуженный военный лётчик Российской Федерации,

Генерал майор авиации,

Аверин Борис Арсеньевич

*И каждый день вершился подвиг,
И каждый день - трагедия!*

Ваенга – аэродром Военно-Воздушных
сил Военно-Морского флота СССР
времен Великой Отечественной войны,
недалеко от Мурманска, ныне город
Североморск

Посвящаю моему отцу, Алефиренко Ивану Емельяновичу, морскому летчику.



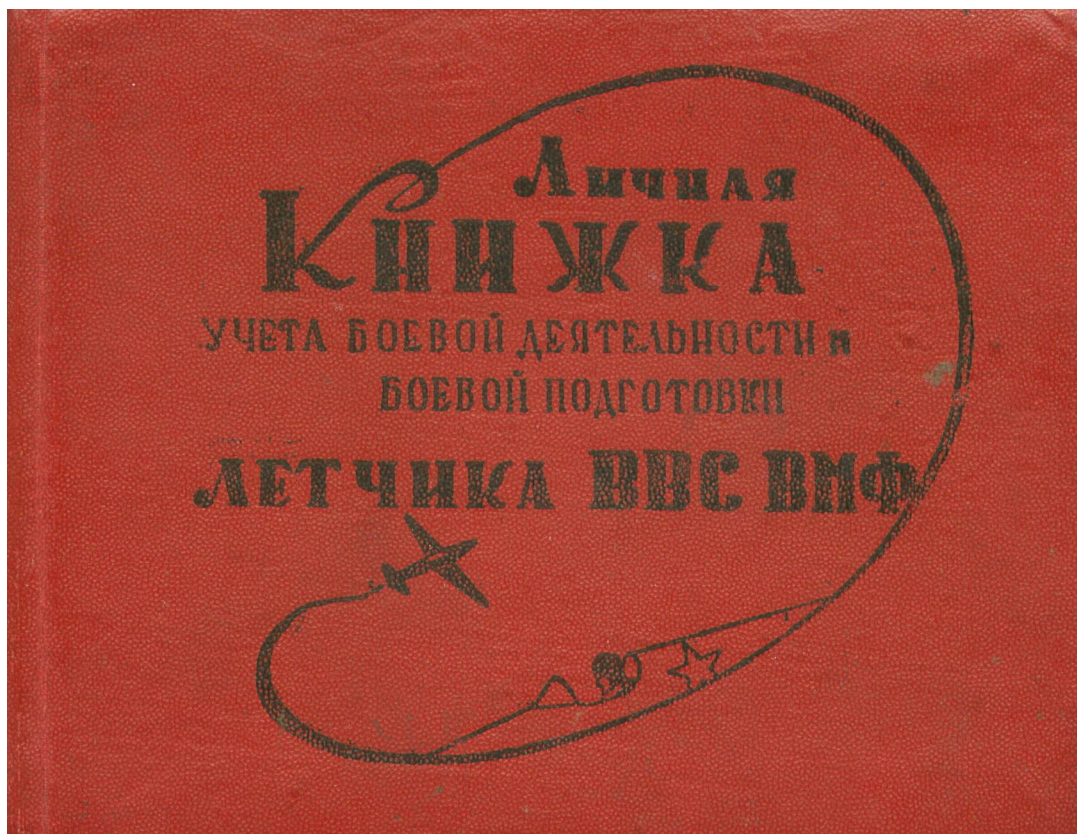
*В 24 года он уцелел в огненном небе над ледяным Баренцевым морем,
хранимый всеми богами, которые только есть...
В те страшные дни войны, когда однажды вдруг наступал час - и ни один
экипаж не возвращался из полета - он остался жив, как будто был заговоренный.*

*...После того, как отец ушел из жизни, я стала разбирать нехитрое
наследство, не ожидая увидеть ничего необычного. Он не был обременен обилием
вещей и хранил только самое дорогое своему сердцу. Вот кортик, положенный к*

парадной морской форме, вот коробочка с наградами – ордена Красного Знамени и Красной Звезды, два - Отечественной войны, множество медалей, в том числе – «За боевые заслуги», «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией» - узнать, за что конкретно отец их получил, как-то ни разу не приходило в голову.

На книжной полке три тома любимого им О'Генри - зачитаны «до дыр», рядом потрепанный «Справочник по математике» профессора Дуббеля – 1936 года издания – чем он был ему дорог, почему пронес через всю жизнь? Первая квитанция об оплате за дом, который отец когда-то построил для нас, своих дочерей и где мы с сестрой выросли. А это рисунки, сделанные им самим и наивные цветочки, нарисованные детской рукой его внучки – моей, давно взрослой дочери – все эти вещи я уже когда-то видела – они были до боли знакомы, пахли детством, и от этого щемило сердце.

И вдруг в руки попала небольшая красная книжка, с пожелтевшими от времени страницами. «Личная книжка учета боевой деятельности и боевой подготовки летчика ВВС ВМФ».



- Летная книжка – с удивлением поняла я – да это же, вероятно, самое главное в его жизни! На первой странице – фотография отца – в черной форме морского летчика ещё с погонами лейтенанта, боевыми орденами и медалями, анкетные и воинские данные.

Дальше, в разграфленные столбики: Дата – Тип самолета – Характер задания – Количество полетов – Налет в часах – Результат боевой работы – Подпись начальника штаба подразделения, - аккуратным мелким почерком были вписаны результаты боевых вылетов истребителя отца. Я стала читать дальше - прочитала и ужаснулась: глаза видели, а в голове не укладывалось:

«3.3.44г.- Аэрокобра.

Сопровождение торпедоносцев в район Эккере.

Задание выполнено. Вели в/бой с «МЕ-109». Обеспечено потопление

1 транспорта 6-8000 тонн.

Опер. св. шт. ВВС СФ № 146.».

рассказать о Заполярном аэродроме Ваенга, его героических летчиках и их нелегкой судьбе. Остались лишь некоторые воспоминания отца и его друзей – морских летчиков, которых было несоизмеримо меньше, чем воевавших в пехоте, танковых войсках, или, например, мотострелков.

Этот рассказ об одном из таких летчиков.

Люди, имеющее отношение к морской авиации не откроют для себя ничего нового – все написанное давно им известно. Не претендуя на абсолютную историческую точность, я хочу, чтобы мои внуки знали об этой страшной войне, о караванах кораблей в холодном Баренцевом море, везущих помощь нашей голодающей стране и летчиках, охраняющих эти караваны...

Что-то было именно так, как написано, что-то совсем иначе. Но был мой отец – он был морским летчиком и воевал на Севере, в Заполярье – и это Главная Правда.

В большинстве воюющих стран **боевым вылетом** считается вылет в зону **боевых** действий, совершаемый по приказу командования.

Все нижеприведенные вылеты отца были **боевыми**.

Записи в летной книжке, сделанные от руки оператором штаба полка, изобилуют специфическими сокращениями, что естественно для боевой обстановки. Для читателей попытаюсь сделать возможные расшифровки записей.

- ГБФ – главная база флота,
- Аэрокобра, Киттихаук, Танเดอร์болт – истребители американского производства, поставляемые по Ленд-лизу, и стоявшие на вооружении ВВС, в том числе и ВВС ВМФ СССР,
- МЕ-109 – мессершмит,
- ФВ-190 - фокке-вульф,
- Ю-88 – юнкерс,
- тр – транспорт,
- тц – тральщик,
- всп – вспомогательное судно,
- каб.с - каботажное судно,
- скр – сторожевой корабль,
- нсу – судно неустановленного типа,
- мр – морской разведчик.

Родился отец 15 февраля 1920 года в селе Сергиевское Ставропольского края. Его родители имели четверых детей, жили в нужде, и не могли дать старшему сыну образования большего, чем сельская семилетка. Закончив эти семь классов с отличием, Иван понял, что теперь в родном селе ему делать нечего. Ведь с самого детства он бредил авиацией – увидев однажды самолет, уже не мог думать ни о чем другом.

Тот самолет, который совершил вынужденную посадку в их селе, пролетел над деревней так низко, что чуть не сбил колёсами дымоход крайней избы. Во дворах и на улицах мгновенно стихли детские голоса, чубатые головёнки задрались кверху, рты раскрылись от удивления, а затем мальчишки изо всех сил ринулись к месту посадки крылатой машины. Впереди всех бежал Иван. На лужайке, вытопанной босоногой детворой, гонявшей здесь в лапту, лётчик удачно посадил машину. Когда ребята приблизились к месту посадки, он стоял рядом с самолётом - в кожаном пальто, кожаном шлеме и с огромными очками на лбу и был так красив, что замирало сердце. В течение нескольких дней, пока пилот копался в моторе, ребята с рассвета и дотемна не отходили от него, стараясь быть полезными в ремонте самолёта. Устранив, наконец, неисправность, лётчик тепло распрощался со своими бескорыстными помощниками, сел в кабину, запустил двигатель и после небольшого разбега поднялся в воздух, а ребята ещё долго стояли в поле и пристально вглядывались в небо, пока самолет не превратился в малюсенькую точку. Потом они сами мастерили нехитрые модельки самолётов, мечтая вслух о том, как вырастут большими и тоже полетят...

Так или иначе, только влюбился отец небо - один раз и на всю жизнь! Для достижения своей мечты надо было учиться, и Иван поступает в Пятигорский аэроклуб. Иногда он приходил на аэродром чуть свет, торопясь первым выполнить полетное задание, чтобы к восьми успеть на работу в паровозное депо. Аэроклуб готовил кадры будущих летчиков: пилотов, авиамехаников, воздушных стрелков. Изучали аэродинамику, моторы самолетов и множество военных предметов: тактику, организацию армии, уставы. В контрольных полетах отец

всегда показывал отличную технику пилотирования – был прилежным учеником и любил выбранное дело.

Осенью в аэроклуб приехала комиссия из Ейского военно-морского авиационного училища, которая отобрала курсантов для сдачи экзаменов. Критерии при зачислении были строгими, так же обращалось внимание на пролетарское происхождение, партийность и активное участие в борьбе за рабочее дело. Среди прошедших отбор оказался и Иван.

«И вот настал день, когда Ваня Алефиренко, Саша Черняховский, Разгонин, Хоткевич и я получили направление на комиссию и отправились в Пятигорск. Утро было прекрасное, о настроении и говорить нечего. Главное позади. Экзаменов мы не боялись, только что окончили школу. Медкомиссия? Но проходили же при отборе в аэроклуб. Что еще может помешать?

... В ноябре 1938 года наша маленькая компания аэроклубовцев выехала в Ейск» - так писал в своей книге о морских летчиках «Гневное небо Тавриды» однокашник отца по аэроклубу и Ейскому ВМАУ Василий Минаков. В состав ВВС ВМФ отец был зачислен 6 ноября 1938 года – в день поступления в училище.

В начале тридцатых годов трудно было назвать что-либо более популярное у молодежи, чем авиация. История Ейского авиаучилища - одной из лучших школ морской авиации – непосредственно связана с зарождением её в нашей стране - сотни талантливых морских летчиков вышло из этих стен.

В Ейске отец продолжал учиться летать, ведь аэроклубного опыта было маловато. Настоящая лётная учеба началась только здесь – на самолетах СБ, МБР-2, И-16, И-15. Сокурсники характеризовали Ивана как на редкость способного и целеустремленного курсанта, он быстрее всех овладел высшим пилотажем и вообще был талантливым парнем. Отличный спортсмен, неплохой художник, автор смешных и зубастых фельетонов для стенгазеты в душе был лириком, горячо влюбленным в природу родного края.

Подготовка лётчиков слагалась из теоретического, лётного и специальных курсов

– обучение тактике воздушного боя, авиационной разведке на разных типах советских самолётов. Тем, кто успешно сдал экзамены, присваивалась специальность – морской лётчик и воинское звание – лейтенант.

После окончания Ейского ВМАУ новоиспеченные офицеры получали направления в авиационные части, где окончательно совершенствовали полученные лётные навыки.

« ... Вот Ваня Алефиренко уже отмерил заветные два шага, самые крупные в своей жизни. Обернулся, сияет, как самовар... Выходили — туго затянутые ремнями с тяжелыми бляхами, ощущая ногами приятную тяжесть суконных «клешей», раскачиваясь, как заправские моряки. Удивительно действует на человека форма! Чудесно действует, тысяча... нет, десять тысяч чертей! В общем, вся жизнь из одних испытаний. А можно сказать — из везений сплошных. ...В начале зимы дошла очередь и до нас. Сане Разгониному, Ивану Алефиренко и мне, как и всем курсантам бомбардировочной и истребительной эскадрильи, присвоили звание младшего лейтенанта. В новенькой командирской морской форме, с золотой птичкой на рукаве сошли мы с поезда в Минводах. Встреча с родными, друзьями, девушками... Мы чувствовали себя взрослыми, самостоятельными людьми. Новый, 1941 год встретили дома. Сразу после праздника отправились к месту службы, на самую ответственную в то время морскую границу, на Дальний Восток».

(Минаков В.И., «Гневное небо Тавриды»).

Фотография сделана на память о летной группе лейтенанта Кутейникова, в которой курсантом обучался отец:



Она датирована 05.09.1939 г.

Надпись сверху: «... И если завтра грянет бой, друзья снова встретятся вместе...» говорит о том, что будущие авиаторы уже чувствовали приближение главного испытания в жизни, такого, какое приходится пережить не всякому поколению...

Получив специальность морского летчика, отец был направлен истребителем на Тихоокеанский флот. Морские летчики носили черную морскую форму с голубыми просветами на погонах. Эта морская форма с голубыми лётными погонами была такой же небывалой, как и сама морская авиация, которая в нашей стране только зарождалась.

В 1942 году отец служил на Дальнем Востоке, однако с самого начала войны постоянно рвался на фронт:

- «Ты воюешь всюду, а мы дежурируем, и, очевидно, конца этому не будет. Эх! Если

бы попасть на фронт! – писал он своему другу по Ейскому училищу, Василию Минакову.

И вот, наконец, в 1943 году Ивана направляют на курсы командиров звеньев в «с. Кошки Куйбышевской области» - как написано на обороте этой фотографии.



Третий справа – отец, лейтенант Иван Алефиренко.

После службы на Дальнем Востоке, он прибывает сюда уже довольно опытным летчиком, однако вместе со всеми продолжает изучать тактику противника, проводит учебные воздушные бои, оттачивает летное мастерство и осваивает новые типы самолетов, в том числе и Аэрокобру – весь этот опыт станет залогом сохранения жизни на войне. Наконец, после окончания курсов пилота направляют на Северный флот, во 2-ю авиационную эскадрилью 255 истребительного авиационного полка, который располагался в Заполярье, на аэродроме «Ваенга».

...Это потом, в 1951 году Ваенга получит новый статус и новое имя – город Североморск, а сейчас это всего лишь небольшой рыбачий поселок, рядом с которым расположен военный аэродром морских летчиков.

«Ваенга» не был похож на обычный, открытый со всех сторон аэродром - подходы к нему сильно ограничены, сопки высились вокруг плотным кольцом и затрудняли выход на посадочный курс. Особенно они коварны в зимних условиях - белизна снега ослепляет и скрадывает высоту, а дующие по земле ветра бывают такой силы, что запросто уносят зазевавшихся собак. «Архипелаг летающих собак» - называют эти места.



Заполярный аэродром 1944 года.

«Тот, кто был на заполярном аэродроме Ваенга, знает, какой это был ад. На любом фронте существуют запасные, ложные аэродромы, аэродромы подскока. Авиация маневрирует, прячется – в Заполярье прятаться некуда. В свое время заключенные срезали одну из гранитных сопки, взорвали ее, вывезли на тачках – и появилась площадка, зажатая невысокими сопками. Я взбежал на эти сопки полярной ночью, холодной и прозрачно-светлой. Огляделся и... на мгновение забыл, что где-то идет война. Стихли моторы, и стало слышно, как

вызванивают ручьи. Какой-то человек в морском кителе с серебряными нашивками инженера собирал ягоды. Протянул мне фуражку, полную ягод, угощайся, друг. Ягоды отдавали смолкой. Голубика? Скаты горы были сизым от них. Кое-где виднелись огромные шляпки мухоморов. Поодаль чернела вероника. Колыхался на ветру иван-чай. Бледно-розовый, нежный и для заполярных цветов высокий, иван-чай густо поднимался у брошенных укрытий-капонинов, во всех горелых местах, а в горелых местах, похоже, здесь недостатка не было» - писал о тех местах известный писатель Григорий Свирский, служивший в свое время на аэродроме Ваенга.

Не было для летчика ничего хуже этого северного края, его штормов, пронизывающего ветра при температуре минус тридцать и проклятого тумана, постоянно лежащего над морем – все это было невыносимо. Прибавьте сюда долгую полярную ночь, когда в даже марте стоит беспроглядная темень, и, самое главное, войну и вы поймете, почему почти при каждом вылете наших летчиков присутствовала настоящая трагедия, экипажи гибли почти ежедневно...



На обратной стороне этой фотографии, сделанной в Ваенге, надпись:

«Крайний север. За выслеживанием белого медведя» – на лыжах впереди сидит отец – Алефиренко Иван Емельянович. На пилотах надеты меховые лётные куртки и теплые шлемофоны, на ногах вместо положенных унтов – легкие ботиночки - вероятно «для форсу», только сфотографироваться.

Иван прибыл на Север, в 225-й полк в те дни, когда авиация несла большие потери и на смену погибшим летчикам в строй становились необстрелянные юнцы. Отец, бывший после учебы на курсах уже более подготовленным пилотом, сразу рвался в бой, горя желанием поскорее встретиться с врагом. И новичков сразу стали «вводить в строй» - отрабатывали взлет-посадку на аэродроме Ваенга, технику высшего пилотирования и учебные бои над морем. А самое главное - многие ребята учились на пикирующем бомбардировщике Пе-2, здесь же им надо было научиться летать на Аэрокобре - с 1943 года 255-й авиаполк был вооружён этими машинами. Только после этого, по одному-два человека, молодых пилотов стали брать на боевые задания.

Грозная Аэрокобра была замечательным самолетом и имела прекрасные по тем временам боевые качества - высокую скорость и большую дальность полета, отличался удобной кабиной и надежным двигателем – все это было незаменимо в воздушном бою. Легкая, послушная в управлении и простая по технике пилотирования, она обладала мощным вооружением и отличной безотказной радиосвязью, а в руках опытного летчика становилась страшным оружием. Фронтовая судьба этих самолетов сложилась удачно, их можно было встретить на всех участках советско-германского фронта, а не только на Севере.

Иван, молодой 23-ний лейтенант, имевший за плечами курсы командиров звеньев, вскоре стал *ведущим* в паре истребителей «Белл Р-39», то есть Аэрокобр.

...Ис-тре-би-тель – какое страшное слово – вдумайтесь в этот смысл, покрутите на языке, представьте в деталях все то, что стоит за его действиями, и вас моментально обуеет ужас....

Да, истребитель...

Однажды в часть приехал фотограф, что было большой редкостью в те времена. Ребята стянули с кровати простыню, наскоро завесили серую стену – вот все и готово! Давай, дружище, снимай скорее! Ведь через час нам, истребителям, в бой – кому в бой последний, кому за очередной наградой...

Вот фотография одного из парней, который уже в 23 года стал таким беспощадным истребителем не только по названию своей профессии, но и по действиям, стоящим за этим названием, фотография моего отца:



Надпись на обратной стороне: «Перед вылетом в бой. 17.11.43г.»

Пронзительный, испытующий взгляд как будто смотрит в самое ближайшее будущее – что же, что ждет меня в этом бою? В бою, где не будет иметь значения размах соболиных бровей или пронзительный взгляд зеленых глаз, а только умения, отточенные до мастерства, хватка и мужество, повторенные бесчисленное множество раз и, несомненно, везение!

Одна из первых записей в его летной книжке:

« 20.1.44г. – Аэрокобра

Облет линии фронта

Задание выполнено.

Вели в/бой с 2 «МЕ-109».

Обеспечил сбитие 1 «МЕ-109» капитану Адонкину.

Опер. св. шт. ВВС СФ № 20.

Командир 2 аз 255 иакп капитан Самарков.»

...Через три месяца однокашник отца по ВМАУ, майор Василий Адонкин, погиб в воздушном бою с превосходящими силами противника:

«17 марта 1944 года заместитель командира 255-го истребительного авиационного полка 5-й гвардейской минно-торпедной авиационной дивизии ВВС Северного флота майор Адонкин погиб в воздушном бою с превосходящими силами противника в районе озера Эккере (Финляндия)» (Из документов.)

Это была только одна из великого множества трагедий, разыгравшихся в годы войны над этим финским озером...

Итак, 15 октября 1943 года Иван прибыл на фронт. В этот день в его летной книжке записали: **«Общий налет и количество полетов до войны – 309 часов 34 минуты - и дальше поразительная в своей непосредственности запись - 969 посадок до 15 октября 1943 года».**

...У летчиков есть такой тост: «Выпьем же за то, чтобы количество взлетов совпадало с количеством посадок!».

Однако у пилотов под словом «посадка» подразумевается сам полет.

Через некоторое время мой отец, Алефиренко Иван Емельянович, стал уже **командиром звена** таких истребителей – истребителей сопровождения – все его боевые вылеты сделаны на этом самолете и, возможно, именно ей, своей «Кобре» он обязан жизнью.

Если это можно назвать карьерой, то в годы войны она делалась стремительно.



АЭРОКОБРА Р-39М-1

командира звена 255 ИАП ст. лейтенанта П.А.Рассадкина.

Аэродром Ваенга-1, зима 1943-44 гг. (Из коллекции Г.Петрова)

Звено истребителей состояло из нескольких пар самолетов, и было способно вести воздушный бой с сохранением зрительной связи между всеми экипажами. Они могли в воздушном бою нанести поражение превосходящей группе истребителей противника, когда успех определялся решительными действиями командира звена и умелым взаимодействием между парами истребителей. Командир звена всегда помнил, что обнаруженные самолеты противника могут быть лишь частью их боевого порядка. Поэтому при выполнении первой атаки

ведущей парой истребителей, другая пара обеспечивала безопасность атакующих, затем они менялись местами. Наиболее эффективными оказывались воздушные бои, в которых все пары звена свободно маневрировали, направляя свои усилия на выполнение общей задачи.

Согласованность между парами и их взаимное прикрытие являлось основным условием для достижения победы над противником. Воздушный бой в составе пар был для истребителей наиболее частым - завязанный звеном или эскадрилей, он обычно распадался на ряд отдельных боев, в которых действовали пары, ведущие бой самостоятельно.

В начале войны оптимальной считалась группа из 6–8 самолетов. Два-четыре самолета посылались только для действий против отдельных транспортов, небольшого отряда малых кораблей или катеров, а также при сложных метеорологических условиях. Для атаки группы самолетов разбивались на звенья, которые образовывали боевые порядки «тупой клин», «пеленг», «змейка», «колонна».

Летчики 255-го истребительного полка ближнего прикрытия вместе с другими выполняли очень важную для нашей страны задачу – они охраняли корабли, которые по международному договору «ленд-лиз»* везли к нам грузы из Соединенных Штатов Америки.

Караваны кораблей, состоящие порой из 40 судов, везли автомобили и самолеты, медикаменты и боеприпасы, тушенку и сгущенное молоко, офицерские сапоги и женские чулки. А так же запасные части и горючее, без которого невозможна была бы нормальная эксплуатация всех поступавших по ленд-лизу средств, ведь вся эта техника летала и ездил на американском топливе. Эти караваны спасали жизнь нашей воюющей стране и назывались «Северный конвой».

...Наверное, мы победили бы и без этой помощи, ведь основное количество всей боевой техники было все же советское, но воевали и на их Аэрокобрах, да и в Берлин въехали не только на наших танках, но и на Виллисах тоже...

(Сноска)

Из документов:

Программа ленд-лиза разрешала Соединённым Штатам помогать странам, чья оборона признавалась жизненно важной. Имущество, уничтоженное во время войны, не подлежало оплате, а оставшееся должно было быть оплачено или возвращено в США. Во время войны за эти поставки мы расплачивались золотом. После войны оставшееся имущество Советский Союз вернул обратно, и Сталин потребовал пересчитать долг, часть которого была выплачена при Брежнев, остальное Москва должна была вернуть до 2030 года. В 2003 году эта задолженность была включена в общий список долгов Парижскому клубу и выплачена в 2006 году.

Американские поставки в СССР осуществлялись через Великобританию. По сложности организации и напряженности всех сил флота, проводку каждого союзного конвоя можно сравнить с полномасштабной операцией на сухопутном фронте. За годы войны арктическими водами в Советский Союз прошло 40 конвоев в составе 811 судов. Из них 58 транспортов погибли на переходе и 33 вернулись в порты отправления.

Северные конвои направлялись в незамерзающий порт Мурманск, который мог принимать суда круглый год, и двигались по довольно узкому коридору между Шпицбергом и норвежскими берегами с расположенными там и в северной Финляндии военно-морскими и военно-воздушными базами. Их путь был настолько рискованным, что моряки называли его «коридор смерти». Суда шли в зоне досягаемости вражеских подводных лодок и надводных кораблей в течение нескольких суток, а зона деятельности немецкой авиации простиралась до островов Шпицберген и Новая Земля. Охрану караванов судов сначала обеспечивали военные корабли Британии, а затем их безопасность брал на себя

наш Северный флот. Почти три тысячи моряков пали в борьбе с врагом, и в этой героической летописи особо трагична судьба конвоя PQ-17, о котором с такой впечатляющей силой рассказал Валентин Пикуль в своем романе «Реквием по конвою PQ-17», прочитайте его, посмотрите фильм, и вы узнаете о северных конвоях намного больше.

Караваны судов под названием «PQ» везли грузы в нашу страну, а караваны «QP» – от нас – морские летчики 255-го полка охраняли и те и другие:

«27.4.44 г. – Аэрокобра

Прикрытие конвоя в р-не Териберка – задание выполнено.

Командир 2 аз 255 иакп капитан Самарков.»

Но прежде чем охранять этот конвой, его надо было встретить в океане. Вылетев на поиски, на которые уходило от нескольких часов до двух-трех дней наши летчики - разведчики, наконец, увидели караван, идущий развернутым фронтом. Это было незабываемое, торжественное зрелище: во всю ширину Баренцева моря идет множество кораблей. Белые буруны кипят на черной воде, коричневый дым стоит над ними столбом. Корабли охранения следуют уступом, образуя два кольца, а транспорты находятся внутри - они сидят тяжело, густо дымят сажей. Над ними величественно плывут аэростаты. Тральщики впереди, чуть поодаль друг от друга, за ними идут эсминцы, узкие, как борзые. Водяными блохами снуют вокруг катера противовоздушной обороны. Похоже, вышел весь английский королевский флот. Проходя по кругу, разведчики заметили под облаками вражеский самолет и сразу же бросились к нему - он тут же ушел в облака. Стало ясно, что противник обнаружил конвой и уже установил за ним наблюдение, поэтому летчики немедленно предали в Ваенгу пеленг каравана. — Координаты каравана приняты! — отвечал наш аэродром, и «закипела» Ваенга. — Добро! — заложив крутой вираж и нырнув в облака, разведчики двинулись домой – они свое дело уже сделали.



Теперь в Хебугтене надо было уничтожить самолеты противника, не дать им подняться в воздух. Там, на этом немецком аэродроме, ждали наших союзников пикировщики «Юнкерс-87», которые утопят этот караван, если их не прихватить на земле. Иногда аэродром бывал пуст - значит, караван пробивался Средиземным морем и все самолеты там, а сегодня пятый воздушный флот ждёт его здесь. На снимках аэрофоторазведки - Хебугтен, переполненный самолетами врага, напоминает длинную ленту липучей бумаги, черной от мух – это стоят наготове Юнкерсы, Мессершмиты и бронированные Фокке-Вульфы - ждут команды.

10 мая 1944 года для бомбоудара по аэродрому Хебугтен из 9-го авиаполка вылетели тяжелые Китихауки груженные авиабомбами, их сопровождали легкие истребители 255-го полка – Аэрокобры:

«10.5.44г. – Аэрокобра

Сопровождение 12-ти Китихаук для бомбоуд. по аэр. Хебугтен

Зад. выполнили.

Вели в/бой с 4 «МЕ-109»

Капитан Д.Ф.Амосов в этот день был сбит авиацией противника в районе Варде.

10.05.44	255 полк	Аэрокобра	АЭ Хебугтен	мл.л-нт Кочетков В.Е.	сбит ИА пр-ка
10.05.44	255 полк	Аэрокобра	р-н Варде	к-н Амосов Д.Ф.	сбит ЗА пр-ка



МЕ-109 (Мессершмит)

Над немецким аэродромом, охраняя его, кружили Мессершмиты – в бою с ними погиб и младший лейтенант Виктор Кочетков, ведомый отца.

...Горькая карандашная приписка, сделанная рукой отца поверх всех записей в летной книжке говорит о том, что 10-го мая **«Погиб В Кочетков – мой ведомый»...**

Какие комментарии нужны к этой приписке?

...Ведомый это тот, кому доверяешь свою жизнь, тот, который в бою летит следом за тобой, прикрывая от врага, и часто принимает его атаку на себя ...

Ведомый – это тот, с кем делишь последнюю папиросу, тот, кто всегда понимает с полуслова, с одного взгляда. Твой ведомый сидит рядом в столовой и спит на соседней койке, с ним можно поговорить, посмеяться или просто помолчать - он как брат, как сын - роднее человека нет и быть не может.

То есть **не могло быть**, потому, что **сегодня его не стало...**

Не стало на моих глазах – я видел, как, прикрывая мой истребитель, Виктор был прошит пулеметной очередью проклятого мессершмита. Как, кувыркаясь, он падал к морю, а за ним тянулся густой шлейф черного дыма. Я видел такое несчетное количество раз...

Видел, как траурный шлейф перечеркивает небо пополам – потом огромный столб воды взметнется до небес, и ледяные воды Баренцева моря навеки сомкнутся над самолетом друга ...

В бешеной скорости атаки, догоняя врага, я не мог рассмотреть, как было теперь...

Слезы текли по моим щекам – слезы бессилия и отчаяния, я кричал от злости и гнева.

Я ничего не мог сделать, я ничем не мог помочь.

Это длилось один миг – он был длиною в вечность...

Я остался и мне теперь надо будет с этим жить...

...Через сорок лет после окончания войны, в одну из редких минут откровений, отец сказал мне, скрывая скупую стариковскую слезу:

- Знаешь, дочь, я не могу спать по ночам – закрываю глаза и вижу падающий горящий самолет, а в нем, в самолете этом – Витька Кочетков, мой ведомый – и видеть этот страшный сон мне видно суждено всю жизнь...

Временами уходят от нас наши друзья или близкие люди, уходят в 70 или 90 лет, уходят просто потому, что пришло время. Это бывает редко, но наше горе велико, и мы переживаем потом очень и очень долго.

Их однополчане уходили молодыми, в 20-30 лет, и уходили почти каждый день! Так Виктор Кочетков, который был направлен на СФ августе 1943 года, провоевал всего 8 месяцев. Ему было только 23 года...

Какими должны стать нервы, как можно потом спать по ночам, удивляться весне или радоваться солнечному дню, вы не знаете?
Как пережить боль этих утрат, помноженных на бесконечность? Кто ответит?..

...Много лет спустя, в 1989 году геологи нашли этот самолет. У самого моря, в распадке горы Пасаритунутри лежал он, покрытый мхом и ржавчиной. Следы воздушного боя были и теперь хорошо видны – рваные раны от вражеских снарядов на обгоревших крыльях и кабине, пулемет без единого патрона. Отважный пилот все же посадил Аэрокобру, но выбраться из нее уже не смог...

В 2011 году был установлен заводской номер самолета и имя погибшего пилота, а 23 мая 2012 года на месте захоронения открыта мемориальная плита с именем В.Е.Кочеткова.

Наша морская авиация, которая базировалась на аэродромах Грязная губа, Лахта, Новая Земля, Холмовское и Ваенга, несла ответственность и за прикрытие с воздуха объектов **Главной базы Северного флота**, в том числе города и порта Мурманск:

« 29.2.44г. – Аэрокобра

Прикрытие аэр. и ГБ флота.

Задание выполнено.

Командир 2 аз 255 иакп капитан Самарков.»

Если изучить документы хроники гибели истребителей Северного флота, то мы увидим, что гибли они почти ежедневно. Я не стану перечислять все такие случаи, возьму только те дни, когда был боевой вылет отца.

В Интернете есть сайт, посвященный 255-му Истребительному авиаполку, а в нем раздел «Потери», здесь и далее, с разрешения автора, цитирую его.

Потеря, которую понес 255-й полк 29 февраля 1944 года - в тот день, когда отец прикрывал Главную Базу флота, известна из этого документа:

29.02.1944	Командир звена 1 АЭ л-нт Горбачев Александр Павлович	Сбит зенитной артиллерией противника в районе Лоустари, не вернулся с боевого задания (Р-39)
------------	--	--

«29 февраля 1944 года летчик-истребитель 225-го полка лейтенант А. Ф. Горбачев при штурме аэродрома Луостари, будучи подбит зенитным снарядом, не прекращая огня, ринулся туда, откуда зенитка вела огонь. Обломки самолета вместе с вражескими пушками взметнулись вверх...»

(К.А. Обойщиков, «На дорогах Победы»)

Мужество, отвага или... отчаяние?

Что движет человеком в момент свершения подвига?

В тот момент, когда свой горящий самолет летчик, пикируя, направляет на вражескую зенитку, чтобы прекратить ценой своей жизни её губительный огонь - все, что он еще может сделать для Родины...

О чем думает пилот в эту секунду – о стреляющей зенитке или последних мгновениях своей, такой молодой жизни?..

Немецкие войска в Заполярье снабжались главным образом по морю. Поэтому одной из важных задач Северного флота являлась борьба судоходством и нарушение работы вражеских портов в Северной Норвегии, прежде всего Киркенеса, довольно большого порта в Северо-восточной части Норвегии, приблизительно в 8 км от Российско-норвежской границы.

Основная тяжесть этой борьбы легла на подводные лодки и **авиацию флота**, о чем говорит следующая запись в летной книжке отца:

«28.7.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 5-ти бомбард. для бомбоуд. по порту и гор. Киркенес.

Зад. выполнили.

Командир 2 аз 255 иакп капитан Самарков.»

А немецкая авиация, сосредоточенная в северной Норвегии и Финляндии на аэродромах Хебугтен, Банак, Луостари и Рованиеми находилась под бдительным вниманием наших летчиков. К осени 1944 года неприятель утратил инициативу и отказался от активных боевых действий, а летчики-североморцы нанесли в этот год судоходству противника потери большие, чем подводные лодки. На счету отца и его однополчан - потопленные вражеские транспорты, плавбазы, мотоботы, парусные барки и боевые корабли: сторожевые, корабли-охотники за подводными лодками, гидроавиатранспорт, тральщики, быстроходные десантные баржи.

Они делали все это, и это было чудовищно, но иначе они не могли, другого выхода не было, и неизвестно, что страшней в такой мясорубке войны – гибель транспорта с грузом или гибель людей, в том числе и своих однополчан - друзей и просто хороших парней...

« 28.6.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 5-ти бомбардировщиков для бомбоудара по порту и гор.

Киркенес.

Зад. выполнено.

Обеспечено потопление: 1 транспорт 8000 тон.

Повреждено: 1 тр. 8000 тон.

Опер св. шт. ВВС СФ № 180.

Командир 2 аз 255 иакп капитан Самарков»

В Кольском заливе в тот день потерпели катастрофу два пилота – капитан В.А.Бурматов и старший лейтенант И.В.Лощиков.

Первый был вынужден сесть на воду и ценой невероятных усилий остался в живых: «Совсем рядом сверкнула вода. Приготовился к приводнению. Истребитель брюхом коснулся водной глади и, как глиссер, вздрагивая и замедляя ход, заскользил по волнам. Успел отстегнуть ремни, приготовился к прыжку. И вот машина, клюнув носом, встала. Я стукнулся головой о приборную доску, рванул дверцу кабины и окунулся в морскую пучину. К счастью, спасательный жилет удержал меня на поверхности. Пока освобождался от парашюта, наглотался солёной воды. И всё же сумел сесть в аварийную лодку... Крупные волны бросали её из стороны в сторону. Ледяная вода обжигала тело. Каменели руки и ноги, хотя высоко в небе стояло ярко - красное солнце. Медленно тянулось время. И всё же надежда на благополучный закон не оставляла меня. Знал, что боевые товарищи придут на выручку, - таков девиз советских моряков. Трижды меня выбрасывало из лодки, и трижды я оказывался в ледяной воде. Когда силы, кажется, иссякли, посмотрел с тревогой в сторону невидимого берега. На горизонте в этот миг появились 3 едва заметные точки. Это были катера. Меня заметили. Вскоре один из них приблизился. И вот я на палубе, благодарю своих спасителей. Катер развернулся и, разрезая волны, быстро пошёл в сторону родной земли...

(Из материалов сборника - "В пламени сражений". Ярославль, 1978 год.)
(<http://airaces.narod.ru/all12/burmatov.htm>) .

Второго летчика сбил противник – лейтенант Лощиков погиб в студеных водах Баренцева моря ...

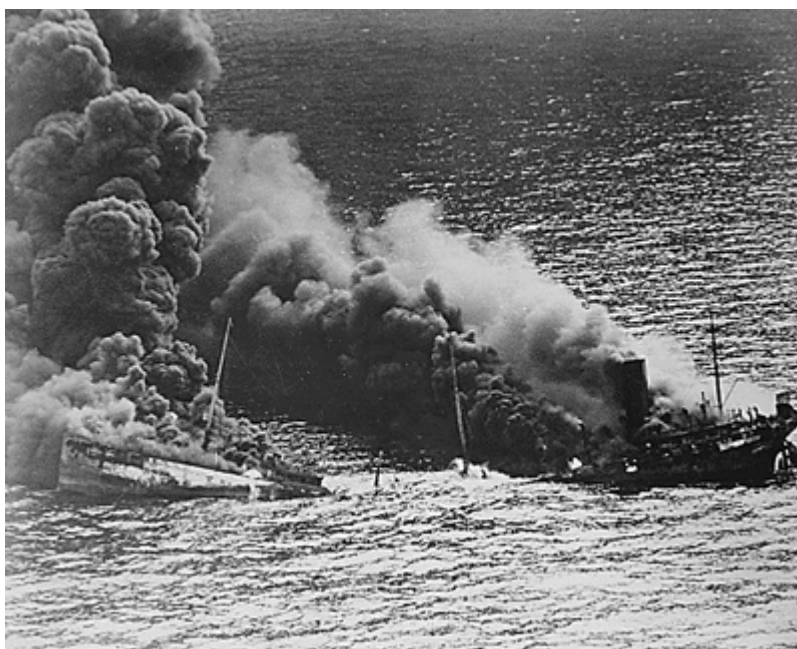
Из документов:

28.06.44	255 полк	Аэрокобра	Кольский залив	+ ст. л-нт Лощиков И.В.	сбит ЗА противника
28.06.44	255 полк	Аэрокобра	Кольский залив	к-н Бурматов В.А.	посадка на воду

Кто оставался жив в те страшные дни войны - смелые или удачливые?
Что имело решающее значение – умение или мужество?
Кто теперь знает...

Но зато в тот день нашими бомбардировщиками при сопровождении истребителей **«Обеспечено потопление: 1 транспорт 8000 тон».**

Тонущий немецкий корабль - результат работы **«5-ти бомбардировщиков»** - результат далеко не единственный в этом жестоком театре военных действий. Горит сам корабль, выпуская клубы черного дыма, горит разлитый по воде мазут, горят тонущие люди – горят только сверху – снизу же коченеют от ледяной воды Баренцева моря...



На заполярном аэродроме Ваенга не возникало сомнений, кто есть кто. Звание, должность и партийность значения не имели. Один полет на сопровождение торпедной атаки, и весь человек как на ладони... Командиры 255-го истребительного авиационного полка также поднимались в воздух при первой возможности, и гибли, как и рядовые летчики:

Звание	Имя	Период	Примечание
майор	К.Е.Якушин	22.06.41 - ?	
майор	Павел Алексеевич Панин	? - 26.08.43	Погиб
майор	Николай Герасимович Чертов	08.43 - 17.03.44	Погиб
майор	Александр Егорович Тульский	03.44 - 05.45	

«26 августа 1943 года командир 255-го истребительного авиаполка (5-я минно - торпедная авиационная дивизия, ВВС Северного флота) майор П. А. Панин был сбит и погиб в тяжёлом бою с превосходящими силами противника. Всего произвёл 114 боевых вылетов. Участвуя в 18 воздушных боях, сбил 13 самолётов. 22 января 1944 года за мужество и воинскую доблесть, проявленные в боях с врагами, ему посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза».

«17 марта 1944 года разведка обнаружила немецкий конвой, который прикрывали истребители Ме-109. Первую атаку по транспортам провели 4 торпедоносца из 9-го полка в сопровождении 8 истребителей из 255-го иап. Во время этого боя погиб возглавлявший группу прикрытия командир 255-го иап майор Чертов Н.Г. и младший лейтенант Цибезов Н.»

А вот судьба командира 2-й авиационной эскадрильи 255-го полка капитана Федора Самаркова, подпись которого стоит в летной книжке отца под описанием всех его боевых вылетов, сложилась иначе:

« ... Защищал небо и морские рубежи Родины летчик Самарков Федор Елизарович, родом из деревни Бабушкино. В 1939 году в Одессе он закончил школу пилотов. С первых дней войны участвовал в боях на Юго-западном фронте, под Харьковом, защищал Ленинград, а с июля 1942 г. Воевал на Севере, где особенно ярко проявилось его мастерство. Более двухсот раз поднимал он свой самолет «Аэрокобру» в небо, сопровождая наши торпедоносцы и

бомбардировщики в их дерзких налетах на вражеские караваны судов и барж, аэродромы и коммуникации. В результате этих налетов были потоплены 14 транспортов, три самоходные баржи, четыре сторожевых корабля, четыре вспомогательных судна, три катера, миноносец, тральщик, танкер, серьезно повреждены 10 кораблей.

От его метких выстрелов десять «Фокке-Вульфов» и «Мессершмиттов» нашли себе могилу в суровых водах северных морей. За успешные боевые действия в боях с немецко-фашистскими захватчиками и проявленные при этом мужество, отвагу и летное мастерство капитан Ф.Е.Самарков награжден тремя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны первой степени, многими медалями. Документальные материалы о боевых подвигах Самаркова и его товарищей бережно хранятся в Центральном военно-морском архиве в Гатчине.

(В.Г.Рогушков, «Военное лихолетье в прифронтовой полосе»)

Но вернемся к моему отцу. Совсем молодым 23-летним офицером он оказался на фронте, и неважно, что попал в Ваенгу, когда война уже подходила к концу – досталось и на его долю – орденами и медалями просто так не награждали.

И теперь я знаю, за что отец получил свою **первую награду** - в самом начале летной книжки, на страничке под названием **«Сбито в воздушных боях и уничтожено на земле самолетов противника»**, записано:

«Дата: **17.08.44 г.**

Тип самолета: **«ФВ – 190»**

Количество – **1**

Индивидуально или группой: **индивидуально**

Место падения: **Северо Западнее Вайталахти.**

Сбитие подтверждается: **Опер. Сводка штаба ВВС СФ №230.»**

А на странице «Награды правительством СССР и союзных государств» -
«Орден «Красное Знамя»

Указ правительства № 067 от 19.08.44г.

Дата получения – 22.08.44 г. »



Страна [СССР](#)

Тип [орден](#)

**Основания
награждения** за особую храбрость,
самоотверженность и
мужество, проявленные при
защите социалистического
Отечества.

Эта первая правительственная награда, полученная отцом в 22 года за сбитый «ФВ-190» в далеком 44-м году, была особенно дорога ему. В той самой красной коробочке, в которой он был вручен, этот орден хранится и до сих пор. В День Победы – священный и грустный праздник для всей нашей страны вижу на улицах города много пожилых людей с орденами и медалями на груди, но орден «Красного знамени» - главная награда отца и одна из Самых Высших Правительственных Наград, большая редкость.

... От свершения подвига до получения награды прошло всего пять дней...

Что видел в тот день отец из кабины своего истребителя? Серую пелену летящего навстречу снега и сопки Заполярья или суровые фьорды Норвегии да бесконечную даль океана? А может смертельный ужас в глазах сбитого им немецкого пилота, вероятно совсем мальчишки, своего ровесника, волею судеб ставшего врагом?

Тогда им не думалось о том, что они совершают Великий Подвиг, память о котором будет вечной. Они просто пробовали делать и делали невозможное...

Вот как описан этот бой в книге Василия Минакова «Торпедоносцы атакуют»:

«17 августа 1944 года нашей эскадрилье - **вспоминал Иван Алефиренко** - приказали прикрывать бомбардировщиков. Они должны были ударить по порту Киркенес. В этом полете участвовало около двухсот бомбардировщиков, штурмовиков и истребителей Северного флота. Подобные задания мы выполняли уже не раз. И все же комэск Федор Самарков в деталях разъяснил каждому смысл предстоящих действий. Он правильно считал, что повторение – мать учения.

Вскоре эскадрилья бомбардировщиков была окружена истребителями прикрытия, и они взяли курс к цели. Киркенес щетинился зенитками. Несмотря на плотный огонь, североморцы успешно отбомбились по кораблям, стоявшим в порту. Над целью был серьезно поврежден наш бомбардировщик. Летчик лейтенант **Штеменякян** посадил машину на воду в районе небольшого острова. Тут как раз и появились «мессершмиты» и «фоке-вульфы», с которыми завязался бой. Самарков двумя звеньями атаковал десяток Me-109. Мне было приказано прикрыть севший на воду бомбардировщик. «Фокеры» ходили над ним парами по большому кругу, на высоте четырех тысяч метров. Набрав большую высоту, одну пару я оставил там, а сам с ведомым перешел в атаку, набирая скорость на пикировании.

Самолеты противника – два выше, а четверка несколько ниже, - вероятно не заметили нас, а когда мы сблизилась на дистанцию огня, их ведущий начал разворачиваться влево со снижением, то есть, как бы прятаться под нижнюю четверку своих истребителей. Однако энергичный разворот не спас его от гибели. **Огонь из моего истребителя пришелся точно по цели.** Ведущий ФВ-190 загорелся и начал беспорядочно падать. Ведомый сбитого поспешил выйти из боя, опасаясь разделить судьбу ведущего.»

Но сбитый самолет надо было еще «подтвердить»:

«Как подтверждались сбитые самолеты? В общем, так. Прилетаешь на аэродром и докладываешь командованию полка, что вели воздушный бой в таком-то районе, сбил один самолет противника, который упал там-то. Если это на нашей территории, то от войск, расположенных в этом районе, должно прийти подтверждение, а если у немцев, то должны партизаны подтвердить или экипажи самолетов, которые мы сопровождали, или летчики, с которыми делали вылет» - вспоминает один из ветеранов.

Об этом же говорит и запись о сбитом **«ФВ-190»**, сделанная в летной книжке рукой отца: **« После это подтвердили экипажи ТК «Хиггинс».** И добавление о еще одном самолете противника, сбитом ранее - мессершмите: **«А «МЕ-109» по традиции я подарил 2-му ведомому Дм. Гущину. Был такой обычай на СФ,»**

...Обычай действительно был – дарили сбитые самолеты вновь прибывшим необстрелянным юнцам, дарили, чтобы поднять их боевой дух, дарили, любуясь собой – я, мол, еще не один такой собою – да какая разница, почему асы дарили сбитые самолеты своим молодым боевым друзьям?.

В летной книжке этот бой описан, как всегда, скупо:

« 17.8.44 г. - Аэрокобра

Сопровождение 5ти бомбардировщиков для бомбоудара по порту и гор.

Киркенес

Задание выполнено.

Вели в/бой с «МЕ-109» и «ФВ-190». Сбил 1 «ФВ-190».

Опер. св. шт. ВВС СФ № 230.

Командир 2 аз 255 иакп капитан Самарков»

А пилот тяжелого бомбардировщика , лейтенант Штеменякян, посадивший машину на воду в районе небольшого острова, отмечен простым карандашом в летной книжке отца - из того боя он и его товарищи уже не вернулись...

Из документов:

17.08.44	9 полк	А- 20	Киркенес	мл.л-нт Штеменякян, мл.л-нт Тищенко А.М., с-нт Козиев	сбит ЗА пр-ка
----------	-----------	----------	----------	---	------------------

Вылетая на очередное боевое задание, младшие лейтенанты Штеменякян и Тищенко, а так же сержант Козиев не думали о том, что проживают последние мгновения жизни, отведенной им на земле, о том, что навеки попадут в списки геройски погибших. Но смерть возвеличивает человека и навсегда сохраняет его идеал – светлый идеал защитника Родины и отважного воина, а не простого русского парня, такого же, как и все – верного друга и отличного товарища, немножко разгильдяя или выпивохи, отчаянного весельчака, любящего приврать для красоты словца - в списках погибших они навсегда останутся героями...

Известно, что на Северном флоте противник имел мощные корабли, корпус которых был усилен для плавания в ледовых условиях. Одно попадание легкого снаряда не могло привести к потоплению подобного корабля или нанести серьезные повреждения даже таким, казалось бы, «консервным банкам», как

норвежские вооруженные сейнеры и траулеры. Потопить его можно было лишь с применением тяжелых авиабомб или авиационных торпед. Здесь боевой полет самолета-торпедоносца и торпедная атака всегда принимали резкие формы столкновения с противником. Летчик при подходе к цели снижался до 30 метров над уровнем моря. Пустить торпеду с большей или меньшей высоты нельзя: она или переломится при ударе о воду, или зароется в грунт. Штурман подавал команду летчику для вывода самолета в точку сбрасывания торпеды. На этой высоте, едва не касаясь на разворотах крылом поверхности моря, экипаж тяжелого торпедоносца входил в зону жесткого зенитного огня. По самолету стреляло с кораблей все, что может стрелять. Победителем мог выйти только мужественный, обладающий высоким моральным духом и в совершенстве владеющий своим самолетом летчик.

Атакующая группа обычно состояла из летчиков одного подразделения, спаянных чувством товарищества и взаимного доверия, легко понимающих замысел своего командира - ведущего. Число самолетов в группе определялось обстановкой: ведь нужно было решать три задачи одновременно: атаковать корабли и истребители противника, а также средства немецкой противовоздушной обороны.

...На этот раз торпедоносцам повезло: их торпеды попали в цель и развалили вражеский транспорт водоизмещением 8000 тонн, который в считанные минуты скрылся под водой. Почти все экипажи вернулись на свой аэродром, а высланный в район их атаки воздушный разведчик подтвердил уничтожение транспорта. И только Аэрокобра младшего лейтенанта Харкевича потерпела катастрофу - как это произошло, мы теперь не узнаем никогда – холодные воды Баренцева моря навсегда скрыли эту тайну.

11.05.44	2 полк	Аэрокобра	р-н Цып-Наволоок	+мл.л-нт Харкевич	потерпел катастрофу
----------	--------	-----------	------------------	-------------------	---------------------



Торпедоносцы Северного флота.

Изучая записи в летной книжке отца, понимаешь, что все-таки основной работой истребителей полка было сопровождение и охрана бомбардировщиков и торпедоносцев.

Эти самолеты, нагруженные тяжелыми торпедами, бомбили и уничтожали вражеские корабли, разрушали порты. Неповоротливые и неуклюжие, они не могли на равных вступать в воздушный бой с истребителями, и если немецкий летчик во время боя наносил урон торпедоносцу, то пилота сопровождающего его истребителя, в данном случае – Аэрокобры, ждало суровое наказание. Однако в летной книжке моего отца нет ни одной такой записи:

«11.5.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 6-ти торпедоносцев в район Свартнэс.

Задание выполн. Вели в/бой с «МЕ-109».

Обеспечено потопление 1 тр. 8000 тон.

Опер. Св. шт. ВВС СФ № 132.

Командир 2 аз 255 иакп капитан Самарков.»

Все пилоты 255 полка знали, что, как вспоминал один из них, «прикрывать сложнее штурмовиков. Они очень низко ходят. Я же не могу рядом с ними идти — собьют. Забрался выше — их не видно на фоне леса или снега, очень легко потерять. Бывало, что «мессера» к ним проскакивали. Слышишь по радио: «Шапки-шапки, нас атакуют! Прикройте!» Тогда ныряешь вниз, к группе. А с бомбардировщиками хорошо — они летят на 3 — 4 тысячах. Мы идем чуть выше их, а то и рядом: «бочку» закрутишь перед ними, для поднятия бодрости духа».

«13.5.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 4-х штурмовиков в район Яр-Фьорд.

Задание выполнено.

Штурмовали мелкие суда противника.

Командир 2 аэ 255 иап капитан Самарков»

Но не все экипажи вернулись в Ваенгу и 5-го мая, в этот день погиб младший лейтенант Кукливский:

13.05.44	255 полк	Аэрокобра	р-н Ваенга	мл.л-нт Кукливский	потерпел катастрофу
----------	----------	-----------	------------	--------------------	---------------------

Вероятно, вылетая на очередное задание, младший лейтенант Кукливский был уверен в том, что через пару часов он вернется на свой аэродром живым и невредимым, выкурит, обсуждая с друзьями проведенный бой, очередную папироску, сядет за стол в офицерской столовой, доиграет отложенную шахматную партию...

Но жизнь, жестокая в своих реалиях, внесла непоправимую поправку, и эта шахматная партия так и осталась недоигранной...

Еще один сложный, но очень результативный способ бомбометания – **топмачтовое бомбометание**. Подход к цели при этом производился на средних высотах (600–900 м) с последующим снижением до 10–30 м. На расстоянии 700–800 м от корабля или транспорта топмачтовики заканчивали маневрирование и на максимальной скорости начинали атаку. Бомбы сбрасывались с взрывателями, установленными на соответствующее замедление, с расчетом попасть в борт корабля либо непосредственно, либо с рикошета, после удара о воду. От разворота на боевой курс и на боевом курсе вплоть до момента сбрасывания бомбы топмачтовики вели непрерывный огонь из пушек и пулеметов на подавление корабельной зенитной артиллерии противника. Выходя из атаки, они как бы перепрыгивали через верхние оконечности (топы) мачт атакованных кораблей. Эффективность этого вида бомбометания во многом зависела от морально-психологической стойкости летчиков, их боевой выучки, умения владеть самолетом и оружием.

...Каждая атака требовала от экипажа выдержки, максимального напряжения сил и воли...

«23.4.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 6-ти торпедоносцев в р-н Берливог

Зад. выполнено. Обеспечено потопление 1 тр. 7000 тон. 1 скр.

Опер. св. шт. ВВС СФ № 114.

Командир 2 аз 255 иакп капитан Самарков.»

Чтобы искать и уничтожать вражескую авиацию, постоянно изучались маршруты противника, его тактика, уловки и повадки. Кроме того, боевые летчики, даже самые опытные, сдавали зачеты по теории полета, технике пилотирования и многим другим вопросам боевой подготовки. «Действия

истребителей прикрытия при атаке кораблей противника торпедоносцами; действия истребителей при отсечке истребителей противника» - вот только две темы, которые изучались на занятиях по теоретической подготовке 255-го авиаполка.

Сдавал подобные зачеты и мой отец:

«10.10.44 г. Сдал зачет по знанию летней и зимней эксплуатации с-та «Аэрокобра» с мотором «Аллисон» - с оценкой – отлично.

Ст. инженер 255 иАкп инж. капитан Крыжановский.

20.11.44г. Сдал зачет по знанию района боевых действий в R=400 км., НЕЩ – 42 ч. и средств ТОС – с оценкой – отлично.

Штурман 255 ИАКП Герой Советского союза капитан Рассадкин.*)»

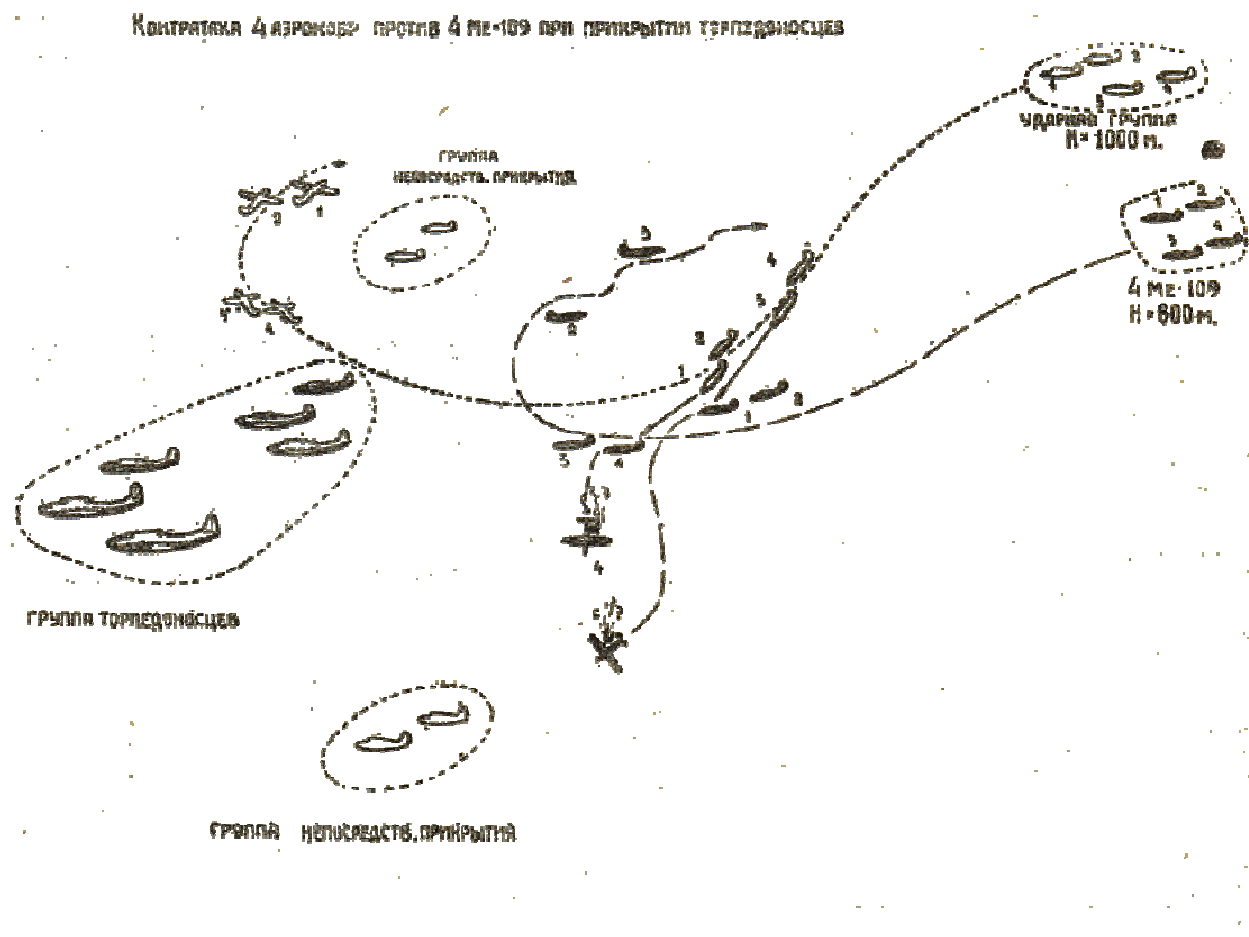
(сноска)

Рассадкин Петр Алексеевич — летчик-истребитель, Герой Советского Союза, полковник. Участник Великой Отечественной войны. Воевал в составе 255 иап ВВС СФ. В одном из воздушных боев спас ведущего, подставив под удар свой самолет. Совершил 190 боевых вылетов, сбил 12 самолетов противника. После войны продолжал служить в морской авиации.

<http://www.iremember.ru/letchiki-istrebiteli/rassadkin-petr-alekseevich.html>

Эти занятия были вызваны жизненной необходимостью - благодаря ним летный состав приобретал фронтовой опыт, хорошо осваивал наиболее эффективные приемы и способы боевых действий, учился бить врага наверняка. Командиры учились грамотно оценивать обстановку, правильно управлять боевыми действиями.

Вам никогда не приходилось видеть карту боя? Она выглядит примерно так:



Теоретические знания, полученные на земле, применялись в боевых вылетах и воздушных боях.

В конце летной книжки, в разделе «Боевая подготовка» отмечены тренировочные вылеты (вылеты против пилота своей эскадрильи) для оттачивания военного мастерства, совершенствования боевых навыков и умений.

Привлекает внимание большое число общего налета, ведь только

« Общий налет с 15 октября 1943 г по 10 октября 1944 г:

на самолете «Аэрокобра» - 127 вылетов - 93 часа 06 минут

на самолете УТИ-2 - 8 вылетов - 0 часов 56 минут

на самолете И-16 - 21 вылет - 11 часов 09 минут

на самолете ПО-2 - 47 вылетов - 24 часа .

ВСЕГО: 203 вылета - 129 часов 11 минут »

« Общий налет за 1945 год:

на самолете «Аэрокобра» = 20 полетов -18 часов 01 минута

на самолете «Тандерболт» = 5 полетов – 0 часов 47 минут

на самолете «Як – 7у» = 29 полетов – 12 часов 47 минут

на самолете «ПО-2» = 57 полетов – 19 часов 10 мину

ВСЕГО : 111 полетов – 50 часов 45 минут».

Налет за 1945 год значительно меньше, но это и понятно, ведь военные действия в Заполярье закончились в октябре 1944 года.

А вот отмеченные в той же летной книжке ещё некоторые элементы практической подготовки, то есть тренировочных полетов. Здесь очень много различных упражнений: стрельба по конусу и воздушный бой; групповая слетанность; полеты по неизвестному маршруту на малой высоте; полет на перехват и атаку; фотографирование кораблей в Кольском заливе, полет под колпаком, когда колпаком из материи закрывалась кабина первого пилота. Во время тренировок «под колпаком» вырабатывалось умение выполнять полёт по приборам вне видимости земли и линии естественного горизонта. Такие полёты выполнялись на самолётах с двойным управлением. В передней кабине - под колпаком - находился обучаемый летчик, а в открытой задней - его инструктор, который мог в любой момент вмешаться в управление самолётом. Научившись пилотировать самолёт по приборам, приступали к обучению полётам в облаках - умение пилотировать самолёт в облаках требовалось при выполнении боевых заданий.

В лётной книжке отца записано много инструкторских полётов на обучение подчинённых лётчиков полётам под колпаком и в облаках.

«19.9.44 г. – Аэрокобра

Разведка с фотографированием аэродрома Хебугтен.

Задание выполнено.

Командир 2 аз 255 иакп капитан Самарков»

Молодым летчикам воевать было легче: у них более простое отношение к жизни и смерти, ими правили удаль, лихачество друг перед другом – они были злыми, задорными и озорными. Каждому ещё хотелось выглядеть отважным, чтобы на тебя обращали внимание, чтобы быть примером для других - и это естественное состояние души молодого человека. Присутствовал дух соревнования, но, несмотря на это, летный состав жил очень дружно – смертельная опасность сплачивала.

Систематические разборы полетов совершенствовали боевую выучку, владение боевой техникой, повышали тактическое мастерство воздушного боя, проводимого днём и ночью. Молодежь становилась все более грозной силой для врага. Пытливость ума, инициатива и дерзание, в нужный момент смелый риск — вот что роднило летчиков. И еще одно — неутомимость, безотказность. Выполнение боевого задания – чем бы оно ни закончилось — непреложный закон.

...Из летной книжки:

« 24.10.44г. – Аэрокобра

Сопровождение 3-х торпедоносцев в р-н Берливог.

Задание выполнено.

Штурмовали корабли охр. Обеспечено потопление 1 скр и 1 самох. баржи.

Командир 2 аз 255 иакп капитан Самарков.»

Получив боевую задачу, летчики начинали готовиться — прокладывать маршрут с нанесением курса, кратчайшего от аэродрома, расстояния, времени полета до цели. Но вот цель определена, маршрут проложен и изучен — ждут вылета, который произойдет по установленному времени или звонку с КП полка. И здесь нервное напряжение достигает предела, все курят, в голову начинают лезть самые черные мысли: знают, что там можно встретить смерть в самых разных ее обличьях. Каждый переживает это по-своему: один «читает газету» - но, он ее не читает, он её даже не переворачивает, другой специально ввязывается в разговор или спор, кто-то травит байки. Во всяком случае, не бывало, чтобы кто-то безразлично относился к предстоящему вылету - исполнение всех элементов полета требует уравновешенности и полного контроля за своими действиями, тогда все будет хорошо. Ведь цели и задачи у противников были одинаковые — сбить летящего тебе навстречу...

...Возвратятся из полета — живые и невредимые, съедут по черному от копоти крылу, идут быстро, руками разводят, точно через бурелом пробиваются - это они о бое так рассказывают - руками. Кто откуда заходил, под каким углом торпеда шла...

... Из летной книжки:

«23.9.44 г. — Аэрокобра

Разведка погоды в р-не Вадсэ, Берливог, Гамвик.

Зад. выполн. Вел в/бой с «Ю-88».

Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков.»

И приписка, сделанная рукой отца: **«Он ушел в облака»**

Иногда, начальство, на свой страх и риск, разрешало летчикам вылет на «свободную охоту». Такое задание получали самые лучшие, самые опытные лётчики. «Спустя две минуты, от огромного самолета оставался на земле только снежный вихрь. Поднялись в небо, выскочили из снежной тучи - море, как сажа, облака над самой водой, мчат навстречу, бегут наперегонки. Сто пятьдесят, сто метров показывала стрелка высотомера. Дрогнула - сто, восемьдесят... Наконец и вода пропала - застелило ее белой дымкой. Снежный град влетал в открытый лючок, обмораживал щеки. Высота двадцать метров! Ё-моё!...» ...А внизу полощется бесстрастное Баренцево море.... Потом – ни с чем не сравнимая радость возвращения из полета на свой аэродром, в промерзшую, но такую родную Ваенгу.

«12.10.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 4-х торпедоносцев в район Берливог.

Зад выполн. Вели в/бой с «Блом и Фосс». Штурмовали корабли охр.

Обесп. потопл. 1 мм.

Поврежд. 1 тр.3-4000 тон.

Опер. св. шт. ВВС СФ № 286.

Командир 2 аз 255 иакп капитан Самарков.»

Быт и боевую работу летчиков обеспечивали батальоны аэродромного обеспечения. Они должны были подготовить аэродром, подвезти горючее и снаряды, по силам и возможности наладить быт - прежде всего летного состава. Накормить. Кстати, кормили вкусно и сытно.

Жили летчики в землянках «в три наката» - на 12—15 человек – дощатые пол и стены, на гвоздиках шинели. Электричества не было, освещала это жильё «Катюша» — сплюснутая сверху гильза, в которую был залит бензин с солью и вставлен фитиль из полы шинели. Зимой ставили печки — буржуйки, спали на

двухэтажных нарах, в землянках было душно, но молодость скрадывала все неудобства. Никто не придавал этому большого значения, так что наутро все были свежие и здоровые. На фронте не болели, напряженность съедала всю хворь – люди держались за счет этой напряженности.

...Вот фотография тех лет – какая-то вечеринка в землянке у молодых офицеров. Видно, совсем еще юноши, обаятельные шалопаи, дурачатся, пьют вино прямо из бутылок...

Летчики в Ваенге, впрочем, как и везде, были ребятами веселыми и заводными, бесшабашными и бесстрашными, для них такой полет как этот –

« 26.10.44 г. – Аэрокобра

**Сопровождение 4-х бомбардир. для бомбоуд. по транспортам в Тана фьорде
Зад. выполн. Обеспечено потопл. 2 скр и 2 барж, повр. 1 тр. 4000т. » - был обычным делом.**

Однако веселье не отличалось беззаботностью – ему придавало горечь то, что вокруг шла война - она была вчера, есть сегодня и будет завтра - гибли друзья – кто-то вчера, а кто завтра? Вдруг завтра... буду я? – такие мысли присутствовали постоянно, их нельзя было отогнать от себя.

Бывалые летчики скажут, что описать один боевой вылет невозможно — они очень похожи друг на друга. Можно только воссоздать примерную картину боевого дня.

Вставали утром еще до рассвета, умывались, но никогда не брились - это была плохая примета - брились только с вечера. И такая привычка осталась у отца на всю жизнь. Надевали лётную одежду – зимой – меховые унты, куртку и шлемофон и шли в столовую завтракать. Если погода нелетная — все расслаблены, шутят, а если погода хорошая то говорили - «будет война». В такие дни завтракать никто не мог — не было никакого аппетита. Затем на КП эскадрильи, который обычно располагался в каком-нибудь домике или землянке ожидали получения боевой задачи. Командир эскадрильи получал задачу на КП

полка, потом рассказывал летчикам о цели, метеоусловиях, определял порядок выруливания для взлета, сбора, нахождения в воздухе: «Идем 1400-1500 метров, подходим к цели, атака по моей команде. Воздушным стрелкам смотреть за воздушной обстановкой, нас будут прикрывать несколько «Аэрокобр».

Определялось и количество заходов. Правда, все зависело от ситуации над целью. Ситуации бывали такие — не приведи господь, и тогда делали только один заход. Все сразу выкладывали - реактивные снаряды, пушки, бомбы. Если противодействие несильное, могли и несколько заходов сделать – выстраивали круг с дистанцией между самолетами 500—600 метров, атаковали цель с углом пикирования в 30—40 градусов, заходов для атаки цели четыре-пять. **Таких вылетов за один день могло быть несколько.** А что там случалось, записано скупыми фразами в летной книжке – здесь поиски наших сбитых экипажей, бомбоудары по портам и потопленные транспорты врага – порой событий только одного такого дня хватило бы не на одну жизнь...

« 17.6.44г. – Аэрокобра

**Сопровождение с-та «каталина» в р-н Варангер-фьор. на поиски экипажа.
Задание выполнено. »**

« 17.6.44г. Аэрокобра

**Сопровождение 2х бомбардировщ. Для бомбоудара по порту и г. Киркенес. –
Зад. выполн.**

Обеспечено потопление: 1 каботажн. суд. 600-800 тон.

Опер. св. шт. ВВС СФ № 169.»

«17.6.44г. Аэрокобра

**Сопровождение 2х бомбардировщ. Для бомбоудара по порту и г. Киркенес.
Зад. выполн. Обеспечено потопление: 1 каботажн. суд. 600-800 тон.**

Опер. св. шт. ВВС СФ № 169.

Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков.»



Фотоархив военного корреспондента Р. Диамента
«Северный флот в боях за Родину 1941-1945 гг.

А штаб полка работал отлично, награды ребятам шли регулярно:

Министерство обороны Российской Федерации
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АРХИВ.
Архивная справка.

Сообщаем, что старший лейтенант Алефиренко Иван Емельянович, 1920 г. рождения, уроженец Ставропольского края, командир звена 255 иакп 5 мтакд ВВС СФ, награжден медалью «За боевые заслуги»



ПРЕЗИДИУМ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

УКАЗ

от 17 октября 1938 года

ОБ УЧРЕЖДЕНИИ МЕДАЛИ "ЗА БОЕВЫЕ ЗАСЛУГИ"

1. Учредить медаль "За боевые заслуги".
2. Утвердить Положение о медали "За боевые заслуги", ее рисунок и описание.

ПОЛОЖЕНИЕ О МЕДАЛИ "ЗА БОЕВЫЕ ЗАСЛУГИ"

1. Медаль "За боевые заслуги" учреждена для награждения за активное содействие успеху боевых действий, укрепление боевой готовности войск.
2. Медалью "За боевые заслуги" награждаются военнослужащие Советской Армии, Военно-Морского Флота, пограничных и внутренних войск и другие граждане СССР.
3. Награждение медалью "За боевые заслуги" производится:
за умелые, инициативные и смелые действия в бою, способствовавшие успешному выполнению боевых задач воинской частью, подразделением;

Отец еще не знал, что войне скоро придет конец, что будет в его жизни и красавица жена и две дочки – старшая как две капли воды похожая на него самого, а младшая – задира-воробей – черноглазая и шустрая как жена.

Он воевал – за Родину или просто, чтобы остаться в живых, потому что все делали именно так, и по-другому им было нельзя – кто теперь знает?

Он воевал каждый день и час, на войне отпусков не бывает, и ни один из них не мог отсидеться в тылу – возможно, кто-то и хотел, но не мог практически никто - в стране была объявлении тотальная мобилизация: того, кто не хотел идти на фронт, отправляли в концлагерь.

Он воевал, чтобы победить, не зная, что после Победы побежденные будут жить несравненно лучше победителей. Он воевал и получал боевые награды потому, что Родина щедро награждала ребят его профессии за каждый сбитый самолет врага, за потопленный транспорт и количество боевых вылетов - кого посмертно, а кого при жизни - как бы компенсируя те невзгоды, которые приходилось переживать...

И если вы у меня спросите, то я отвечу, вспоминая скупые рассказы отца и перефразируя некую известную фразу так: «Никто не хотел воевать» - но война еще шла, иного выхода не было, и они вылетали навстречу своей судьбе опять и опять...

Из летной книжки отца:

« 17.7.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 5-ти бомбард. Для бомбоуд. По порту и гор. Киркенес

Задание выполн.

Вели в/бой с 4 «МЕ-109».

Командир 2 аз 255 иакп капитан Самарков.»

И опять потеря - во время этого боя погиб младший лейтенант Шулика – его «Аэрокобра» была сбита истребителем противника:

17.07.1944	Летчик 3 АЭ мл.л-нт Шулика Сергей Михайлович	Сбит истребительной авиацией противника в воздушном бою, горящий упал в воду (Р-39)
------------	--	--

...Только несколько часов на стылой воде Баренцева моря горели и колыхались обломки сбитого самолета, потом не стало и их...

За время войны по программе ленд-лиза СССР получил более 22 тысяч различных самолетов, наряду с истребителем «Аэрокобра», были «Китихауки» и «Тандерболты», а также гидросамолет «Каталина».

В самом начале летной книжки отца есть строка: **«На каких типах самолетов летает»** - среди более десятка типов самолетов есть и **«Тандерболт»**.



ТАНДЕРБОЛТ

Американские истребители «Р-47» - «Тандерболты» 255-й истребительный авиационный полк ВВС Северного флота получил для проверки их в деле. Собственной испытательной базы морская авиация в СССР не имела, поэтому решили, что испытывать «Тандерболт» станут опытные фронтовые летчики из 255-го ИАП.

Испытательные полеты проводились с ноября 1944г., одновременно исследовалась возможность базирования «Тандерболтов» на заполярных аэродромах. И хотя результаты оказались благоприятными - самолет с двумя бомбами нормально взлетал и садился на аэродром Ваенга, испытатели с первых минут полета понимали, что «Тандерболт» - это не истребитель. Устойчивый, имеющий просторную кабину, он подходил лишь для спокойного полета - истребителю же была необходима маневренность и быстрый разгон.

Таким образом, участь этих самолетов была предрешена, но в 255-м ИАП «Тандерболты» эксплуатировались ещё в течение года после окончания войны, дольше, чем где бы то ни было в СССР.

Из летной книжки отца:

« 26.12. 45 г. – Тандерболт – Полет по кругу – 2 полета

28.12.45 г. – Тандерболт – Полет по кругу – 3 полета

27.01. 46 г. – Тандерболт – Перелет с аэр. Ваенга - I на Ваенга – II »

...Свой путь морские «Тандерболты» завершили в первые послевоенные годы так же, как и их сухопутные собратья – в овраге на окраине Ваенги – II, под гусеницами тракторов...

Для борьбы с морскими целями также использовались и американские «Китихауки»



«Китихаук»

Однако самолет Р-40 обладал существенным недостатком, приведшим к гибели не одного летчика. Командующий Северным флотом адмирала А.Г. Головкин отмечал, что «Эти самолеты имеют особые подшипники в своих моторах, потому что залиты подшипники не обычным сплавом, а серебряным. Американцы считают такой сплав новейшим техническим достижением; однако моторы с подшипниками, залитыми серебряным сплавом, часто выходят из строя. Вот почему наши летчики с горькой насмешкой называли эти самолеты «чудом безмоторной авиации», чаще всего «Китихауки» стояли в бездействии.

По ленд-лизу нам поставлялась и летающая лодка-амфибия «Каталина»
Почти все вылеты этого гидросамолета ВВС северного флота имели целью проведение воздушной разведки и противолодочное патрулирование над Баренцевым морем. Многие полеты служили защите конвоев, идущих в Советский Союз. Гидросамолеты обороняли своих подопечных от атак подводных лодок и торпедных катеров.



Эта «летающая лодка» фирмы «Консолидейтед» была одним из самых тихоходных боевых самолетов второй мировой войны. Имея экипаж от 5 до 7 человек, он брал на борт торпеды, обычные и глубинные бомбы, осколочные гранаты, на её борту стояло 5 пулеметов. Боевая выучка пилотов «Каталин» была довольно высокой: они могли действовать в ночное время и в сложных метеорологических условиях. Но из-за неповоротливости этого самолета его, конечно, приходилось сопровождать юрким истребителем, в том числе и отцу:

Вылет первый:

« 30.6.44 г. – Аэрокобра

Сопровожд. с-та «Каталина» в р-н Вайталахти.

Задание выполнено.»

Вылет второй:

«30.6.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение с-та «Каталина» от Вайталахти

Задание выполнено.»

Летающие лодки садились прямо на воду и подбирали оставшихся в живых членов экипажей наших погибших кораблей и самолетов, спасавшихся в лодках и шлюпках. 17 июня 1944 года для спасения летчиков с погибшего самолета в очередной раз в море вылетела «Каталина», о чем в летной книжке записано:

« 17.6.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение с-та «Каталина» в р-н «Варангер фьорд» на поиски экипажа.

Задание выполнено. »

Однако горькая пометка отца говорит о том, что **«Не нашли никого.»**

Еще один день из той страшной карусели войны:

14 мая в районе Яр-фьорда воздушные разведчики Ваенги обнаружили три немецких транспорта, шедших в охранении десятка боевых кораблей. Для нанесения торпедного удара по конвою врага вылетели торпедоносцы в сопровождении звена Аэрокобр. Тяжелые воздушные машины, распластав могучие крылья, шли низко над водой. На горизонте показались дымы - все четче вырисовывались контуры транспортов, эскортируемых эсминцем и девятью сторожевыми кораблями. Торпедоносец выбрал для удара самый крупный транспорт. Немцы открыли заградительный огонь, но летчик уверенно выдерживал курс, пока штурман вел расчеты. Вражеские снаряды в нескольких местах продырявили крылья машины, было видно, как с пробитых плоскостей ветер полосками сдирает обшивку. Транспорт вырастал с каждой секундой,

сброшенные торпеды одновременно приводнились и пошли к цели. У борта транспорта поднялся огромный водяной столб, над морем прогрехотал оглушительный взрыв. Транспорт осел, а затем начал быстро погружаться.

«14.5.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 6-ти штурмовиков в р-н Яр-фьорд

Зад. выполн.

Обеспечено потопление 2 тр. 8000 тон, 1 всп судно, 1 скр,

Повреждено 2 тр. 10 -11000 тон.

Опер. св. шт. ВВС. СФ. № 135.»

...А самолеты, прижимаясь к воде, с отворотом уходили в сторону моря. Действия летчиков были отработаны до автоматизма - и даже потом, много позже, в мирные дни они продолжали свою войну во сне, продолжая лететь и бомбить, нападать и спасаться ...

Почему остался жив мой отец? – на этот вопрос нет однозначного ответа. Конечно, помогла учеба на Волге перед отправкой на фронт, где летчики в течение года изучали американский истребитель Аэрокобру. А так же благодаря более совершенной технической системе этого самолета, безотказной радиосвязи и надежной навигации, позволяющими вовремя уйти из-под обстрела или позвать на помощь. Прибавим сюда отличное здоровье, а значит выносливость и быстроту реакции - можно перечислять еще и еще. Но мало ли их было таких воздушных рабочих войны, умениями, нервами и кровью которых ковалась ПОБЕДА? Уцелели единицы...

До Мурманска гитлеровцам уже оставалось пройти всего несколько десятков километров, но это расстояние для врага оказалось непреодолимым. И если в начале войны немецкое командование рассматривало захват Мурманска, как начало наступательных операций в советском Заполярье, то теперь эти планы рушились. Летчики-североморцы совершали до 150 самолетовылетов в сутки, нанося бомбоштурмовые удары по морским и наземным военным объектам противника. Крылатые защитники советского Заполярья хорошо понимали, что в те дни решалась судьба всего северного флота.

Начиная с марта 1944 года, и до окончания Петсамо-Киркенесской операции, положившей конец боевым действиям в Заполярье в октябре 1944 года, истребитель отца *почти ежедневно сопровождал бомбардировщики и торпедоносцы в разные районы Северной Норвегии для нанесения воздушных ударов по объектам врага.*

« 27.6.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 5-ти бомбард. для бомбоуд. по порту и гор. Киркенес.

Зад. выполн. Обеспечено потопление: 1 тр. 8000тон, 1 тш, 2 ска.

Опер. св. шт. ВВС. СФ. № 179. »

Для однополчанина отца, младшего лейтенанта И.Н. Воронина, этот день стал последним, ведь, как известно из документов, он был сбит истребительной авиацией противника:

27.06.1944	Летчик 1 АЭ мл.л-нт Воронин Иван Николаевич		Сбит истребительной авиацией противника в воздушном бою, упал в воду (Р-39) в р-не Киркенес
------------	---	---	---

Через несколько лет останки его самолета найдет поисковый отряд, который сделает эти снимки и назовет точное место гибели младшего лейтенанта Воронина:

«Место падения – Holmvatnet Sor-Varanger.

Принадлежал 1 аз 255 иап.

Пилот – лейтенант Воронин.

Сбит 27.06.1944 года, летчик погиб.

Самолет потерпел катастрофу при сопровождении бомбардировщиков на Киркенес. Самолет и останки пилота обнаружены в 1946 м году при проведении британской поисковой экспедиции по поиску самолетов и летчиков, сбитых во время войны».

В Баренцевом море, на берегу залива Варангер-фиорд, есть два норвежских порта - Вардэ и Вадсэ, где в незамерзающем заливе даже долгой полярной зимой возможно постоянное судоходство. В наступательных операциях в августе 1944 года советской авиацией проводились массированные бомбардировки этих портов противника.

«23.8.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 5-ти бомбард. для бомбоуд. по порту и гор. Вардэ.

Зад. выполн.

Фотографиров. результаты удара. Потоплено 6 мотоботов.

Опер. св. шт. ВВС СФ № 236.

Командир 2 аз 255 иакп капитан Самарков.»

И приписка, сделанная рукой отца: **«Горел танкер. 6 часов.»**

« 23.8.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 5-ти бомбард. для бомбоуд. по порту и гор. Вадсэ

Зад. выполн.

Зафотограф. результ. удара. Потоплен 1 мотобот.

Опер. св. шт. ВВС СФ № 236.

Командир 2 аз 255 иакп капитан Самарков.»

Около этих записей опять стоит галочка, которой отец отмечал гибель однополчан...

В тот день над аэродромом Луостари в воздушном бою был сбит истребительной авиацией противника и погиб лейтенант Е.И. Мизюков – служивший во 2-м ГКАП и также летавший на Аэрокобре, вероятно это «его» галочка...

К концу сентября советские самолеты практически стерли с лица земли города Вардэ и Вадсэ. Дело в том, что в составе одного из караванов, следовавших в Мурманск, была целая эскадра кораблей, передаваемая Советскому Союзу нашими союзниками, включая линкор «Архангельск». В пути караван был атакован немецкими подводными лодками, которые базировались в этих портах, поэтому авиации, в том числе и Ваенге, был отдан приказ их уничтожить, что они и сделали.

27 сентября наши бомбардировщики в сопровождении истребителей бомбили города Вардэ и Вадсэ.

Как тяжел был этот день, мы можем судить по историческим документам и записям в летной книжке.

Младшие лейтенанты 255 полка Баранцев и Головки из полета не вернулись - две Аэрокобры нашли вечный покой в водах безжалостного Баренцева моря. Баранцев был сбит истребителем противника, а Головки упал в воду из-за неисправности мотора – такое страшное, обидное недоразумение имело место и в военное время.

27.09.1944	Летчик 2 АЭ мл.л-нт Баранцев Иван Васильевич	При сопровождении бомбардировщиков сбит истребительной авиацией противника в воздушном бою, упал в воду (Р-39) в р-не Вардэ
27.09.1944	Ст. летчик 1 АЭ мл.л-нт Каменев Александр Леонтьевич	(Возможно написание отчества Матвеевич). При сопровождении бомбардировщиков сбит истребительной авиацией противника в воздушном бою в районе Вардэ, упал в воду (Р-39). ЖИВ - "Согласно приказа УК ВМС № 047 от 6.05.1948 г. Каменев

		<i>находился в плену с 27.09.44 г. по 7.05.45 г., на проверке с 11.11.45 г. по 14.10.46 г. в проверочно-фильтрационном лагере № 3 АВ МВД и после проверки уволен в запас."</i>
27.09.1944	Летчик 1 АЭ мл.л-нт Головкин Григорий Васильевич	При сопровождении бомбардировщиков упал в воду вероятно из-за неисправности мотора (Р-39) в р-не Вардэ

Отец же вел, возможно, один из самых своих тяжелых боев, ведь его противниками были сразу восемь немецких истребителей - «фокке-вульфы» и «мессершмиты»:

« 27.9.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 5-ти бомбард. для бомбоудара по складам г. Вадсэ.

Задание выполнили. Вели в/бой с 4-мя «ФВ-190» и 4-мя «МЕ-109».

Командир 2 аэ 255 иап капитан Самарков».

Но они бились за ПОБЕДУ, они верили в неё, верили и ПОБЕДИЛИ!

По-своему прелестна природа Заполярья. Баренцево море омывает берега России и Норвегии. Небольшие острова собраны в архипелаги, расположенные вблизи материка. Сложная береговая линия образует многочисленные мысы, фьорды, заливы и бухты, удивительные по своей красоте. Зимой погода над морем неустойчивая с сильными ветрами и осадками. Здесь много рыбы - треска, навага, камбала, зубатка, морской окунь. Встречаются тюлени, белухи, касатки и киты-полосатики. На многочисленных птичьих базарах гнездятся чайки, кайры, бакланы и тупики. Все они, птенцы и взрослые птицы, совершенно не боятся человека и подпускают к себе вплотную.

Обо всем этом отец рассказывал нам, маленьким детям - мы могли слушать, а он - говорить - часами.

Много позже, после смерти отца, делая запрос его о наградах в архив советской армии, я получила ответ, что все боевые ордена он получил, будучи всего лишь лейтенантом.

На вопрос:

- Папа, а почему у тебя нет ни одного ранения? - отец отвечал кратко:
- Мы ведь морские летчики, доча, получение ранения в небе над Северным или Баренцевым морем было равнозначно гибели! - нам, детям, отец никогда и ничего не рассказывал о войне. О полетах – да, а про войну – ни слова, обычно говорил о том, что ничего хорошего в той войне не было и, слава Богу, что нам не привелось ее увидеть.

Он мог описывать, как красив рассвет, если смотреть сверху – медленно и степенно поднимается из-за моря солнце, освещая пока еще холодными лучами землю. Облака - как видит их летчик из кабины самолета: густые грозовые, нависшие сплошным покрывалом; перламутровые, волнистые - разбросанные по небу маленькими островками или легкие, серебристые – плывущие в самом верху - от этой картины захватывает дух. Они могут лежать до самого горизонта, плотно покрывая землю, и тогда становится не по себе от этой однообразной красоты – ведь за облаками гамма цветов ограничена, там нет так любимого глазу зеленого или ярко красного. Тогда надо направить самолет вниз, под самое облако и перед тобой откроется прекрасная земля, со скалистыми берегами, небольшой часовенкой на круче, и морем, которому не видно ни конца, ни края... Однако любоваться этой красотой было особенно некогда – война не давала свободного времени. «Воздушные рабочие войны» продолжали делать своё нелегкое дело...

«3.3.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение торпедоносцев в район Эккере.

Задание выполнили.

Вели в/бой с 4 «ФВ–190». Обеспечено потопление 1 транспорта 8000 тон.

Командир 2 аз 255 иакп капитан Самарков.»

Из документов военных лет видно численное превосходство нашей авиации:

*Количественное соотношение авиации
Северного флота и противника в 1943—1944 гг.*

Количество самолетов	на 1.07.1943		на 1.01.1944		на 1.06.1944		на 1.10.1944	
	СФ	Пр-к	СФ	Пр-к	СФ	Пр-к	СФ	Пр-к
<i>Всего</i>	185	171	178	128	258	56	305	108
<i>В том числе истребителей</i>	104	58	70	58	150	26	159	59

...За штурвалом одного из этих истребителей был и мой отец...

Нечасто выдавались часы долгого полярного дня, когда не было тревог, и летчики могли отдохнуть и выспаться по-настоящему. В одном фильме, посвященном летчикам-североморцам, есть незабываемый эпизод с выдачей пилотам пистолетов, сопровождаемый словами: «Когда самолет загорится, у вас будет три выхода: сидеть в нем и гореть заживо, выброситься вниз с огромной высоты или воспользоваться третьим выходом – пистолетом». Ведь в годы войны (1941-1944 г.), ещё далеко не у всех пилотов были парашюты, а горели самолеты как щепки. Может быть, поэтому те, кто выбирал эту мужскую работу, выросли не по дням, а по часам...

... Вы знаете, какова была средняя продолжительность жизни военного летчика? От трех до шести недель...

Как известно, боеспособность немецких войск зависела от морских перевозок - по ним в Германию вывозилось стратегическое сырье, предназначавшееся для производства танковой брони, бронебойных снарядов и многого другого - никелевая руда из Петсамо, молибден, целлюлоза и железная руда из Киркенеса. Северный флот не только защищал морские пути, но и мешал врагу пользоваться ими, поэтому противнику пришлось ввести конвоирование своих судов.

Утром 25 мая воздушный разведчик обнаружил в районе Эккере четыре огромных транспорта врага водоизмещением от 8000 до 12000 тонн. Их сопровождали миноносцы и пятнадцать кораблей поменьше. С воздуха конвой прикрывали «мессершмиты». Нашим командованием было тут же решено нанести комбинированный удар. До подхода самолетов конвой должна была атаковать подводная лодка Северного флота. Группу четырех торпедоносцев, брошенных с аэродрома «Ваенга» на конвой противника, сопровождали восемь истребителей, **в составе этой группы был и мой отец**. Отыскав конвой, бомбардировщики ринулись в атаку, а десяток истребителей противника бросилась за ними, ведя прицельный огонь. Два наших торпедоносца прорвались сквозь плотный зенитный огонь, который велся с кораблей сопровождения, прицельно сбросили торпеды. Первая повредила эсминец, вторая нанесла непоправимый урон и уничтожила транспорт, водоизмещением 8000 тонн. А в это время истребители разделились на две группы, одна из которых отбивала атаки ФВ-190, увязавшихся за нашими торпедоносцами, другая же вертелась в смертельной «карусели» - вела воздушный бой еще с десятью «мессершмитами».

... Это шла «собачья свалка»: на волне истребителей матерятся ребята, кричат: «Атакую, прикрой!» «Держись, кореш, не зевай! Руби его!»...

...А впереди у них еще целая жизнь, и есть только одно мгновение принять единственно правильное решение, чтобы эта жизнь была...

«25.5 44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 6-ти торпедоносц. в р-н Тана фьорд

Задание выполн.

Вели в/бой с «МЕ-109». Обеспечено потопление 1 тр. 6-8000 тон и 1 мн.

Опер. св. шт. ВВС.СФ. № 146.

Командир 2 аз 255 иакп капитан Самарков.»

...А ордена шли....

...За каждый потопленный транспорт:

Министерство обороны Российской Федерации

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АРХИВ.

Архивная справка.

Сообщаем, что старший лейтенант Алефиренко Иван Емельянович, 1920 г. рождения, уроженец Ставропольского края, командир звена 255 иакп 5 мтакд ВВС СФ, награжден:

- орденом «Отечественная война 2 степени».



Страна [СССР](#)

Тип	<u>орден</u>
Кому вручается	лица рядового и начальствующего состава Красной Армии, Военно-Морского Флота, войск НКВД и партизанских отрядов
Основания награждения	проявившие в боях за Советскую Родину храбрость, стойкость и мужество, а также военнослужащие, которые своими действиями способствовали успеху боевых операций наших войск.

Орденом Отечественной войны II степени награждаются:

...Кто мужественно выполнял свои обязанности в экипаже самолёта при выполнении боевого задания, за которое штурман или лётчик награждены орденом Красного Знамени.

...Кто совершил, входя в состав экипажа: : тяжело-бомбардировочной авиации — 15-й успешно-боевой вылет; дальне-бомбардировочной авиации — 20-й успешно-боевой вылет; ближнебомбардировочной авиации — 25-й успешно-боевой вылет; штурмовой авиации — 20-й успешно-боевой вылет; **истребительной авиации — 50-й успешно-боевой вылет**;... Награждение орденом Отечественной войны может быть повторяемо за новые подвиги и отличия.

...А может быть, вы тоже не знаете о своих родителях чего-то важного?..

Этот полет, когда наши штурмовики под прикрытием Аэрокобры отца отправили на дно ледяного Баренцева моря несколько судов противника, есть беспощадная правда о той страшной войне:

«4.7.44 г. – Аэрокобра

Сопровожд. 5-ти бомбард. для бомбоуд. по порту и гор. Киркенес.

Зад. выполн. Вели в/бой с 2 «МЕ-109». Поврежден 1 тр. 10-12000тон.

Опер. св. шт. ВВС СФ. № 187.

Командир 2 аз 255 иакп капитан Самарков»

В послевоенные праздничные дни над нашим домом реял военно-морской флаг. Где раздобыл его отец, осталось для меня загадкой. Но флаг, двуцветный, с красной звездой, серпом и молотом, сшитый, как и положено по Уставу, из светлой шерсти, был один на весь переулок. На спинке стула в такие дни висел отцовский китель с голубыми погонами майора и «иконостасом» глухо звенящих орденов и медалей.

На груди не было пустого места...

Из летной книжки отца:

«23.8.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 5-ти бомбард. для бомбоуд. по порту и гор. Вардэ.

Зад. выполн. Фотографиров. результаты удара. Потоплено 6 мотоботов.

Опер. св. шт. ВВС СФ № 236.»

Документы тех лет говорят о том, что посещал Заполярье и посол США Уильям Аверелл Гарриман – крупный американский миллионер, дипломат и политический деятель. Длительное время он был советником по финансовым и промышленным делам Ф. Рузвельта - президента США. В марте 1941 года он был направлен в Лондон на переговоры по ленд-лизу, а в октябре 1943 года назначен послом в СССР. В мае 1944 года было принято международное соглашение об административном управлении Норвегии, которая не попадала в сферу прямых интересов СССР, но выход на ее территорию советских войск мог стать фактором давления на страны-союзницы при решении вопросов о послевоенной судьбе государств Восточной Европы. Он и стал таковым, поскольку далеко не все решения устраивали Советский Союз, а значит, предстояли новые переговоры. В мае 1944 года Аверелл Гарриман очередной раз прилетал в Заполярье.

На сайте в интернете, посвященном моему отцу, записано: «Так же старший лейтенант Алефиренко несколько раз участвовал в сопровождении и прикрытии транспортных самолетов, в том числе - вероятно в сопровождении в мае 1944 года "Дугласа" с послом Соединенных Штатов Авереллом Гарриманом на борту (судя по пометкам Алефиренко в летной книжке - *прим. sk16rus*)».

« 27.5.44г. – Аэрокобра

Сопровождение с-та «Дуглас» от Лов-озеро.

Задание выполнено. »

Приписка, сделанная рукой отца говорит о том, кого он сопровождал:

«Ав. Гарриман – миллиардер.»

...Что делал Гарриман в поселке Лов-озеро? Почему появился здесь вскоре после соглашения об управлении Норвегией? Ответ на эти вопросы я так и не нашла...

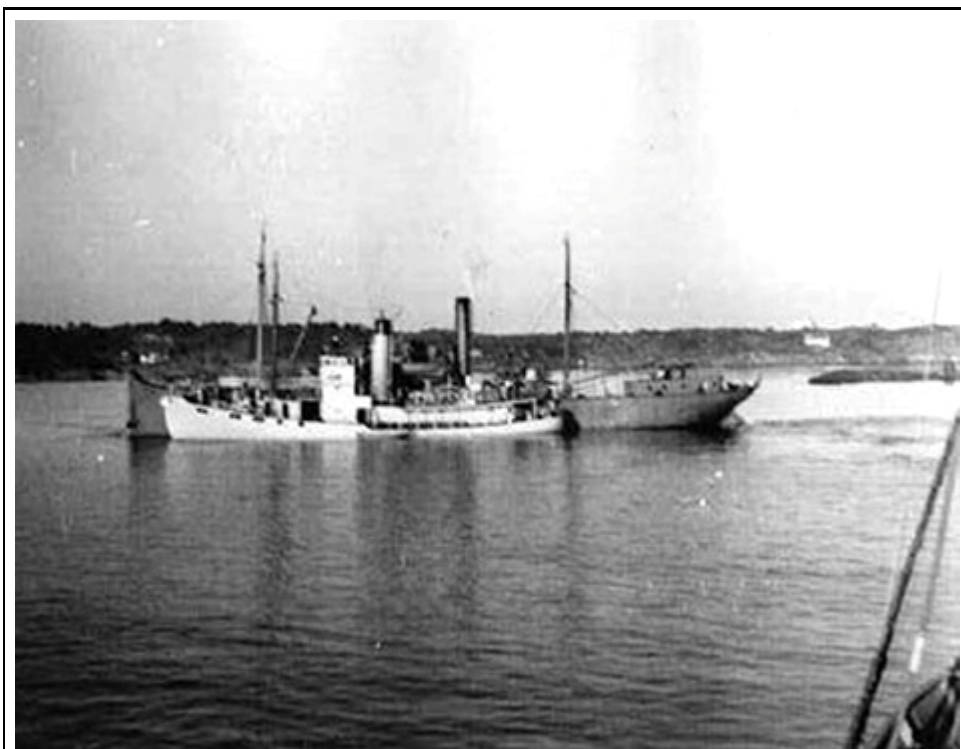
Затаенная боль в глазах отца появилась уже в 25 лет, и отражалась в ней скорбь за потерянного в воздушном бою друга, и холодная рука страха, охватившая сердце пилота во время смертельного пике; искаженное ужасом лицо матроса, тонущего в мерзлом Баренцевом море и плывущие по этому морю обломки корабля после того, как было **«Обеспечено потопление 2 сторожевых кораблей и 2 барж»:**

«26.10.44 г. – Аэрокобра

**Сопровождение 4-х бомбардир. для бомбоуд. по транспортам в Тана фьорде
Зад. выполн. Обеспечено потопл. 2 скр и 2 барж, повр. 1 тр. 4000т.**

Командир 2 аз 255 иакп капитан Самарков»

Потопленные транспорты «водоизмещением более 8000 тонн» находят на дне Баренцева моря и сегодня, и кто знает, может быть это именно те самые, которые в том далеком июне 44-го отправил на дно мой отец?



Немецкий сторожевой корабль (скр).

Из воспоминаний участников тех боев:

Этот июньский день был очень насыщен событиями: утром воздушный разведчик донес о движении в районе Кибергнеса вражеского каравана. С аэродромов Северного флота поднялось более двухсот самолетов - торпедоносцев, штурмовиков и истребителей прикрытия. Одни (это была лишь небольшая часть) нанесли бомбоштурмовые удары по артиллерийским батареям и по линии обороны врага на сухопутном фронте; другие (более ста пятидесяти машин) обрушились на фашистский конвой. Первыми на цель пошли истребители. Им поручили снять воздушное прикрытие противника в районе каравана и занять зону патрулирования до подхода наших ударных самолетов. Атаковав фашистов, гвардейцы сбили «мессершмит» и одержали блестящую победу - враг обратился в бегство. Затем в дело вступила ударная авиация - в атаку на суда пошли бомбардировщики, которые играли отвлекающую роль. Противник вынужден был длительное время вести по ним непрерывный огонь, противовоздушная оборона каравана расстроилась, и тогда в действие вступили главные силы североморцев – с небольшим интервалом удар нанесли два десятка штурмовиков и шестерка торпедоносцев. В течение нескольких минут североморцы потопили крупный транспорт, два корабля и повредили один транспорт. Попытка немецких истребителей атаковать наши самолеты на боевом курсе была сорвана и стоила врагу пяти «мессеров».

Был в этой «бойне» и мой отец:

«17.6.44г. – Аэрокобра

Сопровожд. 6-ти в. торпедоносц. в р-н Кибергнес.

Зад. выполн.

Вели в/бой с 2 «МЕ-109».

Обеспечено потопление 2 каб.с. по 600-800 тон.

Опер св.шт. ВВС СФ № 169.

Командир 2 аз 255 иакп капитан Самарков. »

....После затонувшего судна на стылой поверхности моря остаются обломки корабля, какие-то доски и бочки, на волнах может плыть недочитанная книга или недописанный вахтенный журнал – эти немые свидетели разыгравшейся трагедии терзают душу и рвут на части сердце пилота, смотрящего сверху ...

Министерство обороны Российской Федерации

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АРХИВ.

Архивная справка.

Сообщаем, что старший лейтенант Алефиренко Иван Емельянович, 1920 г. рождения, уроженец Ставропольского края, командир звена 255 иакп 5 мтакд ВВС СФ, награжден орденом «Красная Звезда» № 3162444, награда вручена.



Орден Красной Звезды

Орден Красной Звезды учреждён для награждения за большие заслуги в деле обороны Союза ССР как в военное, так и в мирное время.

Орденом красной Звезды награждаются:

- военнослужащие Советской Армии, Военно-Морского Флота, ...

Награждение орденом Красной Звезды производится:

- За личное мужество и отвагу в боях, отличную организацию и умелое руководство боевыми действиями, способствовавшими успеху наших войск;
- За мужество и отвагу, проявленные при исполнении воинского или служебного долга, в условиях, сопряженных с риском для жизни;

Были в частях и девчата – они служили в батальонах обеспечения на разных должностях, в том числе, в столовой - поварами. И, естественно, одна за другой, влюблялись - в истребителей, конечно. Летчики-истребители были в том крошечном углу действительно самыми юными и красивыми «до невозможности». У каждого из них по два-три ордена Боевого Красного Знамени на чистом отглаженном синем кителе, брюки клеш режут воздух со свистом. Влюбились девчушки, а через месяц-полтора остались их любимые в Баренцевом море - истребители прикрытия сгорали быстро. Поревели девчушки вместе с друзьями погибших, выпили за упокой, ну и остались у заплаканных друзей до утра. Недели через две не возвратились и новые дружки. Снова ревели на груди оставшихся ребят, и пили на поминках...

Но не было в те годы в сердце отца места для девчат и любви – его цельная натура не позволяла расплыться, ведь, как он говорил, сначала надо было победить врага...

Из летной книжки:

« 24.10.44 г. – Аэрокобра.

Сопровождение 3х н. торпедоносцев в р-н Берливог.

Задание выполнено.

Штурмовали корабли охр. Обеспечено потопление 1 скр. И 1 скм баржи.

Командир 2 аз 255 иакп капитан Самарков. »

Карандашная «галочка», сделанная здесь же рукой отца, говорит о том, что при выполнении задания погиб наш истребитель. Сколько было их, безымянных теперь молодых парней, гибель которых однополчане отмечали в летной книжке простыми галочками?

И снова воспоминания участников тех боев...

« ...В тот день авиация Северного флота несколько раз атаковала немецкий конвой, вышедший из норвежского порта Киркенес. Завершающий удар нанесли две шестерки торпедоносцев. Их действия прикрывали 15 истребителей – «Аэрокобр». В этом бою враг потерял 2 транспорта, сторожевой корабль, тральщик, катер и 5 самолетов. Недалеко от цели в мотор одного самолета угодила вражеский снаряд. Машина загорелась, но командир продолжал атаку. Когда расстояние до транспортов уменьшилось, самолет выпустил две торпеды. Они уничтожили транспорт в 6 тыс. тонн. Однако, объятый пламенем, упал в море и торпедоносец.»

Страшно представить себе эту картину: 12 огромных самолетов – торпедоносцев – груженные бомбами, закрепленными в бомболюках под крыльями, летят грозной армадой по заданному курсу – бомбить врага, а вокруг, сопровождая и охраняя их, вьются 15 легких истребителей – Аэрокобр. В одном из таких истребителей был и мой отец. ...Что может остаться после такого массированного налета? Что испытывает летчик в кабине самолета? И как потом со всем этим жить? Вопросов много, но спросить об этом уже не у кого...

« 17.7.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 6-ти бомбард. Для бомбоудара по порту и гор. Киркенес

Задание выполн.

Вели в/бой с 4 «МЕ-109».

Командир 2 аз 255 иакп капитан Самарков.»

Командир полка торпедоносцев майор Б.П.Сыромятников, принимая Красное Знамя, которым был награжден их гвардейский полк, перед строем личного состава произносил воинскую клятву:

«Слушайте нас, великий советский народ, чудесная наша Родина, героическая партия большевиков!.. Мы, сыны твои, склоняем наши головы перед заслуженным в боях гвардейским Знаменем и клянемся, что будем беспощадно драться с врагом, громить и истреблять фашистских зверей, не ведая усталости, презирая смерть, во имя полной и окончательной победы над фашизмом. Мы клянемся с честью пронести победоносное гвардейское Знамя через бури и штормы, через огонь Великой Отечественной войны. Жизнью своей клянемся не отступить перед врагом. Легче вырвать из груди наше сердце, чем запятнать честь гвардейского Знамени, овеянного боевой славой летчиков, осененного великим образом Ленина. За счастье наших отцов и матерей, жен и детей, за великое будущее нашей Родины — вперед и только вперед до полного разгрома врага. Если не хватит патронов в бою — таранить врага! — вот наш боевой девиз. Пусть содрогается фашистская гадина при встрече с летчиками-гвардейцами!

«Смерть немецким оккупантам!»...

Этой клятве летчики Северного флота были верны до конца – сопровождая тяжелых торпедоносцев или штурмуя вражеские корабли охранения, нанося бомбоудары по немецким аэродромам или ведя воздушный бой с фашистами, выходя из него живым или теряя товарища – верны были все и всегда.

В один из своих самых результативных боевых вылетов отец штурмовал немецкие корабли охранения, вел воздушный бой с самолетами противника и вышел из него победителем:

«16.10.44г. - Аэрокобра

Сопровождение 5-ти торпедоносцев в р-н Экере.

Задание выполнено.

Вели в/бой с «ФВ-190» и «МЕ-109», штурмовали корабли охранения.

Обеспечено потопление: 3 тр.-10500 т.; 2 нсу – 1200 т.; 1скр; 1тщ . 2мр.

Опер. св. шт. ВВССФ № 290.

Командир 2 аз 255 иакп капитан Самарков.»

Запись, сделанная рукой отца говорит о том, что **« Погиб м-р Сыромятников. Командир полка торпедоносцев - на моих глазах...»**

Из документов:

16.10.44	9 полк	А-20	р-н Кибергнест	+П/п-к Сыромятников Б.П., +м-р Скарнев А.И., +ст.с-нт Асеев Г.С., +мл.с-нт Данилов И.Е.	сбит 3А пр-ка и упал в море.
----------	--------	------	----------------	---	------------------------------

«Сыромятников Борис Павлович - гвардии подполковник, командир 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка 5-й гвардейской минно-торпедной авиадивизии ВВС Северного флота 16 октября 1944 г. в Северном море у острова Эккерс направил пылающий самолет на транспорт противника. Герой Советского Союза. Указ от 5 ноября 1944 г.»

В страшном календаре войны почти каждый день отмечен гибелью нашего боевого самолета вместе с летчиком...

Одной из наиболее успешных операций ВВС Северного флота был удар по конвою противника, нанесенный 16 октября 1944 г., когда конвой уничтожили почти полностью. В 15 часов у мыса Скальнесет пять самолетов «Бостон» 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка и восемь истребителей «Аэрокобра» 225-го истребительного авиаполка обнаружили конвой и потопили один транспорт, сторожевой корабль и катер.

Далее последовал удар пятерки торпедоносцев 36-го минно-торпедного авиаполка под прикрытием шести истребителей 255-го истребительного авиаполка - по следующему транспорту, тральщику и катерам - морским охотникам было сброшено семь торпед. Затем торпедоносцами первой группы у острова Эккере был обнаружен другой конвой в составе трех транспортов и 24 кораблей охранения. Строем фронта со стороны моря торпедоносцы вышли в атаку и с дистанции 600 - 900 м сбросили по целям 11 торпед. Им удалось уничтожить все три транспорта, три сторожевых корабля, тральщик и два катера.

Наши истребители в районе цели провели два групповых воздушных боя с истребителями противника - Фокке-Вульфами и Мессершмитами. Таким образом, задача разгрома конвоя была полностью выполнена.

Однако 16 октября 1944 года в течение одного дня погибло семь (!) полных экипажей во главе с командиром гвардейского авиаполка, подполковником Сыромятниковым, что произвело на весь состав ВВС СФ шоковый эффект – такие страшные потери были редки.

Ледяное Баренцево море, холодный северный климат наложили на все свой особый отпечаток. Война была непрерывной, как полярная ночь и столь же кровавой, как в пехоте. Но когда вдруг сразу несколько самолетов не возвращались из полета, день становился еще и каким-то оголтело-пьяным. Такого лихого пьянства не было ни на одном из фронтов.

...Упал в ледяную воду, шесть минут и паралич сердца - испытано, увы, многими. Во всем винили полярную зиму, ледяную свистящую темень, которая лежит на голове полгода, как гиря, давит на душу. Проклинали каторжную Ваенгу и каторжную жизнь, от которой можно осатанеть, завывать от тоски и «безнадеги» и напиться. Конец света. И когда, наконец, день проклянется хоть на минуту-другую? Когда весна?

Нигде не бредят весной так исступленно, как на крайнем севере. Летчики ждут хоть просветления, хоть чуть-чуть тепла, начальство — конца всеобщей пьянки, которую полярной зимой не одолеть. Когда кажется, что весна, наконец, пришла, вдруг снова налетает заряд, запорошит снежной крупой землю, затянет лужи тонкой пленкой, а через час снова проглянет солнце. И так много-много раз. Днем отдышишься кое-как, а ночью... ночью пили.

Пили, чтобы заглушить страх перед своим будущим — вот оно - уже завтра и воспоминания о прошлом — например, о гибели своего ведомого — а это было только вчера. От радости, что дожили до следующей военной весны — как не выпить!.. И пили, иногда даже не таясь от начальства — ведь воевали не ангелы, а люди, обыкновенные люди ...

...Но кто теперь посмеет осудить Победителей, прошедших через этот ад - ад, который так скупо описан в летной книжке отца:

« 26.5.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 4-х торпедоносцев в р-н Перс Фьорд.

Задание выполн. Вели в/бой с «МЕ-109». Обеспечено повреждение 1 транспорта 6-8000 тон.

Опер св. шт. ВВС СФ № 147.

Командир 2 аз 255 иакп капитан Самарков.»

Пронзительное стихотворение К. Обойщикова как нельзя лучше передает чувства пилота, летящего над северным морем.

«Что более всего осталось в моей памяти от полетов? Это прежде всего тоскливое чувство одиночества, несмотря на соседство с летчиком, когда под тобой только холодный и безмолвно качающийся океан. Это - невероятная сложность самолетовождения, неуверенность в своих действиях и командах, когда магнитные бури крутят картушку компаса, как им вздумается. Именно в тех полетах рождались стихи:

Лишь море и небо, лишь небо и море
Да наш самолет, поседевший от горя.
В метельных зарядах машина ныряет,
И в баках бензина совсем уже мало
Нам красная лампочка жизнь отмеряет,
А жизни и не было - только начало,
Двоим нам с тобой сорока еще нету.
А небо до самой воды опустилось,
И крылья ломают тяжелые ветры,
И стрелка компаса как будто взбесилась,
Мотор перегретый дает перебои.
О, эти мгновенья запомнишь до гроба!
И берег мы ищем с тоскою и болью,
И дай бог так землю любить хлеборобам.»

(К. А. Обойщиков, «На дорогах Победы»)

Из документов тех лет:

Немецко-фашистское командование стремилось удержать Заполярье и принимало срочные меры по укреплению своих позиций - используя труднопроходимую местность - скальные сопки и фиорды враг создал здесь глубокую оборону.

Наступательная **Петсамо-Киркенесская** операция войск Карельского фронта и Северного флота была проведена 7-29 октября 1944 года с целью изгнания немецко-фашистских оккупантов из Советского Заполярья.

В октябре 1944 г. противник начал эвакуировать из Северной Норвегии войска и ценное оборудование рудодробильного завода из района Киркенес. В течение месяца здесь было отмечено 60 конвоев и 145 одиночных транспортов.

В этой операции на Северный флот возлагалось разрешение двух задач:

- на морском направлении — помешать эвакуации войск противника и уничтожить все его плавсредства при попытке уходить морем;
- на приморском направлении - группой сухопутных войск Северного оборонительного района при поддержке и прикрытии авиации и кораблей прорвать западный участок обороны и воспретить отвод войск по дороге на Петсамо.

Командующий войсками Карельского фронта генерал армии К. А. Мерецков писал: «Под ногами тундра, сырая и какая-то неуютная, снизу веет безжизненностью: там, в глубине, начинается лежащая островками вечная мерзлота, а ведь солдатам приходится спать на этой земле, подстилая под себя лишь одну полу шинели... Порой земля вздымается голыми громадами гранитных скал... Тем не менее нужно было воевать. И не просто воевать, а наступать, бить врага, гнать его и уничтожить. Пришлось вспомнить слова великого Суворова: «Где прошел олень — там пройдет и русский солдат, а где не пройдет олень — там все равно пройдет русский солдат».

...25 октября после упорных боёв был освобожден норвежский город Киркенес.

«11.10.44 г. – Аэрокобра.

**Сопровождение 5-ти бомбардировщиков для бомбоудара по порту и гор.
Киркенес.**

Задание выполнено.

**Обеспечено потопление: 1 баржа 400 тон, 32 взрыва с черным дымом и пожар
в районе складов.**

Опер. св. шт. ВВС СФ № 285.

Командир 2аэ 255 иакп капитан Самарков.»

Приказ Верховного Главнокомандующего

25 октября 1944 года

№ 205

ПРИКАЗ ВЕРХОВНОГО ГЛАВНОКОМАНДУЮЩЕГО

Генералу армии Мерецкову

Войска Карельского фронта, преследуя немецкие войска, пересекли государственную границу Норвегии и в трудных условиях Заполярья сегодня, 25 октября, овладели городом Киркенес – важным портом в Баренцевом море. В боях за овладение городом Киркенес отличились ...летчики-североморцы. В ознаменование одержанной победы соединения и части, наиболее отличившиеся в боях за овладение городом Киркенес, представить... к награждению орденами. Сегодня, 25 октября, в 22 часа столица нашей Родины Москва от имени Родины салютует доблестным войскам Карельского фронта, овладевшим городом Киркенес, двадцатью артиллерийскими залпами из двухсот двадцати четырех орудий.

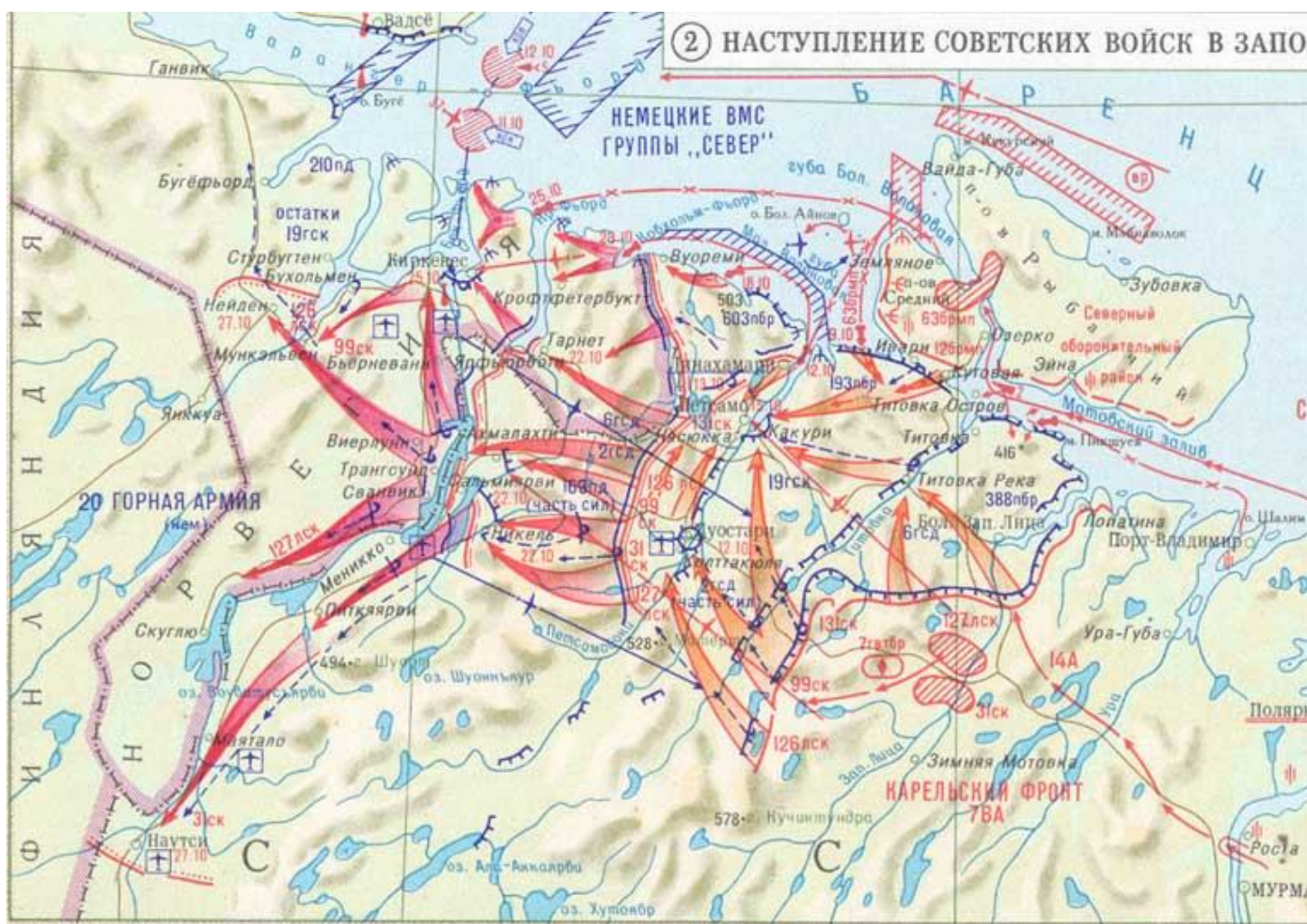
За отличные боевые действия объявляю благодарность руководимым Вами войскам, участвовавшим в боях за овладение городом Киркенес.

Вечная слава героям, павшим в боях за свободу и независимость нашей Родины!

Смерть немецким захватчикам!

*Верховный Главнокомандующий
Маршал Советского Союза И. СТАЛИН*

25 октября 1944 года, № 205



Боевые действия в Заполярье закончились с окончанием **Петсамо-Киркенесской** операции. Войска Карельского фронта и Северного флота 29 октября 1944 года окончательно изгнали немецко-фашистских оккупантов из Советского Заполярья.

Как ни ждали окончания войны, она закончилась внезапно. Люди верили и не верили, радовались и смеялись, обнимались и целовались, поднимали чарки за победу и плакали – плакали от счастья, какое бывает у людей, сделавших в жизни то, чего лучше уже не сделаешь, потому что лучше уже и не бывает – ведь что может быть лучше ПОБЕДЫ? Отец тоже пил и плакал по товарищам, сгоревшим в воздухе над холодным Баренцевым морем, а победный фейерверк разливался зарей над Кольским заливом. Стреляли в воздух со всех кораблей: и американцы, и англичане, и канадцы. И холодный залив встал из черной смерти в отраженном свете ракет,— розовый, синий, красный... В землянке в те счастливые дни разрешалось делать все – петь, плясать, стоять на голове - вплоть до стрельбы в потолок - из пистолетов...

На чашу весов ПОБЕДЫ мой отец, солдат Великой войны, положил все, что сделал: сбитые самолеты противника и потопленные транспорты, невероятное нервное напряжение и бессонные ночи.

После побоища над Баренцевым морем на его дне осталось наши торпедоносцы, Аэрокобры и Танเดอร์болты - бомбардировщики, истребители и разведчики. Теперь Северный флот начал приходить в себя – остались в прошлом идущие на дно суда, рождался заново размочаленный бомбами аэродром Ваенга - на краю света, в вечной мерзлоте, в краю «летающих собак».

Советские, английские, американские, канадские, польские и другие военные, и торговые моряки, плававшие в Северных конвоях, выполнили свой союзнический долг. Они с честью прошли огненные мили Второй мировой войны, доставив нашей сражающейся стране 9600 орудий, свыше 18 000 самолетов, 10 800 танков. Сотни тонн стратегических грузов было доставлено в обратном направлении в западные страны.

Не все вернулись домой, для многих моряков и их кораблей, пилотов и их самолетов океан стал могилой. Нет в местах их гибели ни памятных знаков, ни звезд, ни крестов, только студеное море... Иногда оно грозно рокочет, иногда чуть слышно шелестит, но всегда вызывает к памяти о погибших...

Страшно говорить такие слова, но сказать их надо.

...Я листала летнюю книжку, представляла гибнущих людей с транспортов, потопленных самолетом отца, и невольно думала: - а ведь, вероятно, мой отец – убийца?!

...В голове звучала любимая песня отца:

- «А ну-ка песню нам пропой веселый ветер...» - но возникали леденящие душу картины тонущего, пусть вражеского, корабля.

Он научил меня держать в руках молоток и ловко орудовать отверткой, научил не бояться уравнений и интегралов, но ни словом не обмолвился о «своей» войне...

Почему? Его преследовало чувство вины или он не хотел ранить детскую душу описанием всех ужасов и трагедий, в которых участвовал?

Почему так несправедливо устроена жизнь, почему я не знала всего этого раньше, когда отец был жив, не задала свои вопросы?

Теперь я знаю так много о караванах ленд-лиза, Ваенге и Заполярье 44-го, что могла бы не только слушать отца, но и вести с ним диалог. Я села бы рядом, прижалась к его плечу и сказала, что он герой, отважный герой, и я горжусь им, его героической юностью и подвигами, настоящими подвигами, совершенными во имя Родины и мира на планете. Только вернуть уже ничего нельзя ...

И совсем по-другому смотрю теперь фильмы о войне, особенно о морских летчиках.

«Торпедоносцы» - с нелепым, но пронзительным чувством соучастия, уже понимая, что вот это - «летающая лодка «Каталина», а это – «Аэрокобра». Вижу как после пуска торпеды, которая уничтожит очередной «транспорт», отводит взгляд от содеянного радист самолета-торпедоносца...

На суровое Заполярье, северные моря и тяжелые условия полярной ночи смотреть непросто, тем более что здесь почти нет ни музыки, ни лиричных сцен, всё на нерве. Эти ребята-пилоты практически камикадзе, ведь торпедная атака –

это 600 м до цели, а корабельные зенитки бьют на несколько километров и расстреливают летящие на них самолеты в упор.

Здесь каждый кадр достоверен, и когда фильм заканчивается, вместо титров – документальные кадры и фотографии летчиков Северного флота. Смотришь на эти лица и понимаешь – мы в огромном долгу перед ними, и расплатиться можем только жизнью, достойной их подвига и их памяти...

А в фильме «Первый после бога» показана сильная натура воина. Герой совершает подвиги, а дома в мирной обстановке он несчастен, сила привычки начинает мучить его. В простых условиях он не может пережить действительность и найти себе применение. Все это в полной мере относилось и к моему отцу...

В Интернете есть воспоминания ветерана, морского летчика, в которых тот высказывался довольно откровенно: « Да, я был убийцей! Да, я был палачом! Мне приходилось топить морские караваны судов, на которых находились сотни людей, но эти люди были нашими врагами. И если мы их не уничтожим, то уничтожат нас они!» И дальше несколько страниц откровений на эту тему. В его словах были то ли бравада, то ли цинизм, и хотя это было правдой, читать было почему-то неприятно...

Мы не можем судить о том, кто был палачом, а кто жертвой. Мы не можем понять теперь, как воспринимали наши отцы свои действия – считали их подвигами или втайне понимали весь ужас содеянного. Нам остается только констатировать факт «так было» и помнить их Великий Подвиг...

Последняя запись о **боевых вылетах** в летной книжке отца:

« 27.10.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 5-ти бомбард. Для бомбоуд. по транспортам в Тана Фьорде. (Холс Фьорд).

Задание выполнили – обеспечен бомбоудар по порту.

Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков.»

И в конце этой книжки:

...«А после октября для нас войны фактически не было. Летали только разведчики т.к. немчуру вытурили далеко. Поэтому то я по рапорту попросился на КБФ дабы не остаться в этом проклятом крае. Получил отказ...» - так заканчиваются боевые вылеты.

Медаль "За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг"



Медаль учреждена Указом Президиума Верховного Совета СССР
от 9 мая 1945 года

Положение о медали.

Медалью “За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.” награждались все военнослужащие и лица вольнонаемного штатного состава, принимавшие в рядах Красной Армии, Военно-Морского Флота и войск НКВД непосредственное участие на фронтах Отечественной войны или обеспечивавшие победу своей работой в военных округах.

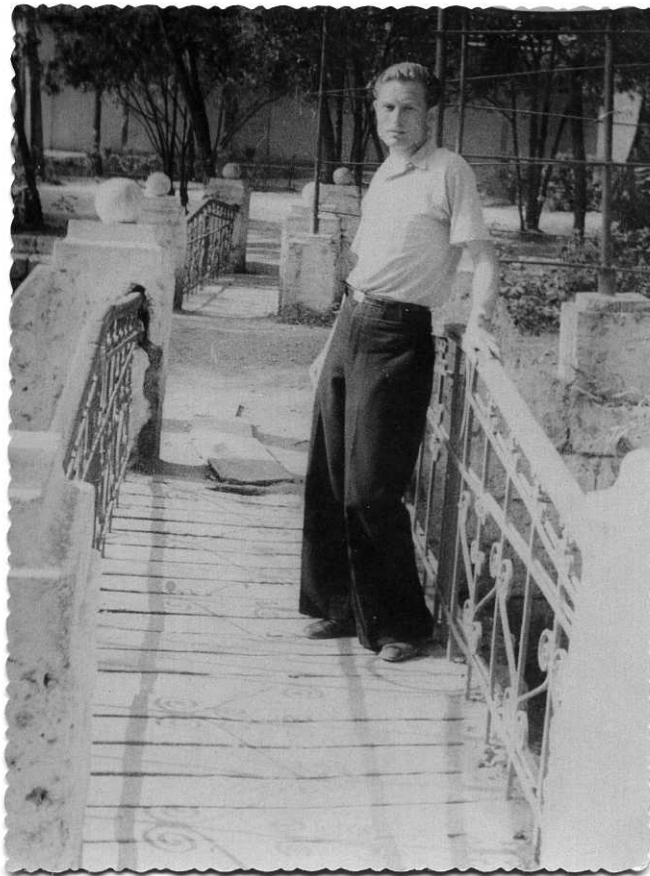
Только в 1946 году из Ваенги-1 «по рапорту» отца переводят в Васьково, что под Архангельском. Здесь он продолжает служить командиром звена 20-го полка. На память о тех годах осталась эта фотография. Отец справа второй.



Затем, в конце 1947 года он получил перевод из сурового Заполярья под Ленинград, на аэродром «Котлы». Здесь продолжались полеты - полеты почти в любую погоду. Проверка состояния материальной части, подготовка экипажей, изучение оружия. При этом самое пристальное внимание к таким деталям службы и техники, которые гражданскому человеку показались бы пустяками. Началась мирная жизнь, но осталась память о тех страшных днях, когда в нечеловеческих условиях Севера они добивались Великой Победы, осталась память о временах, когда теряли самых близких и дорогих боевых друзей – война и Ваенга остались в сердце навсегда...

В послевоенном Кисловодске почти все санатории принимали на «поправку здоровья» военных. Молодым старшим лейтенантом «поправлял» там свое здоровье и отец. Здесь и встретились мои родители.

Аромат теплых южных ночей и черный, бездонный, сияющим яркими звездами небосвод, модные танго Оскара Строка, звучавшие на танцплощадках, мамина утонченная хрупкость были так хороши после холодного Севера, так проникали в душу, что неминуемо сделали свое дело: отец влюбился. Он влюбился в маму раз и навсегда – больше никого и никогда для него не существовало.



Послевоенный Кисловодск, 1947 год.

Вскоре после отпуска, проведенного в Кисловодске, отцу пришлось перегонять через всю страну новый самолет. Он сделал незапланированную остановку на военном аэродроме Северного Кавказа и явился к маме домой:

- Ниночка! – сказал он - если ты не полетишь со мной, меня отдадут под трибунал - спасти может только твое появление! - лукавил ли? Может быть - вообще он был очень лихим парнем, склонным к здравому авантюризму. Бабушка, конечно, сразу в слезы, а мама быстро собрала свои вещички и улетела с отцом.

Ну, покажите мне молодую девчонку, сердце которой не дрогнет перед высоким зеленоглазым красавцем, да еще морским летчиком,?

...Кроме всего прочего, летчики, а тем более, морские, были всегда завидными женихами...

Мама разделила с отцом его нелегкую судьбу и все тяготы военной службы – в гарнизонах морских летчиков на самом краю нашей огромной страны порой жила вместе с ним в холодных неустроенных бараках, знала все о ночных полетах и верных ведомых, горе от потери однополчан в мирное время тоже было общим.

И хотя недостатка в деньгах не было, это вряд ли компенсировало множество неудобств, присутствующих в нелегкой жизни военных. Модные туфельки лежали в шкафу без дела – одеть их в этом гарнизоне, где не было даже деревянных тротуаров, было некуда...

В течение многих лет они делили с отцом пополам горе и радость, однако не было на свете двух более разных людей.

Мама выросла в Кисловодске, где бабушка была заведующей городским отделом народного образования, а дедушка - главным электриком Кавминвод. Всем известно, что Кисловодск является одним из центров культурной жизни Северного Кавказа, здесь находится театр, филармония, проводятся различные художественные выставки и литературные салоны. Бабушка вместе с дочкой любила, и часто посещала такие мероприятия. Семья была очень интеллигентной,

мама росла начитанной и образованной девочкой, её носили, что называется, «в зубах», поэтому она выросла избалованной и совершенно не приспособленной к житейским мелочам. Рядом с ней была еще одна бабушка - Феня - няня, которую взяли, чтобы вырастить девочку – она так и осталась в семье навсегда, «нянчила» давно выросшую маму, а потом и нас с сестрой и была роднее родной.

Отец, детство которого прошло в глухой деревне, не знал «театров с филармониями», но зато крепко стоял на ногах, надеясь в этой жизни только на себя. Он обладал отличным здоровьем – других в морскую авиацию не брали, и был очень неглупым парнем. Его справочник по высшей математике, весь исчерканный простым карандашом и исписанный формулами, до сих пор хранится у меня в шкафу. Каллиграфический почерк достался отцу от природы, а может быть, был выработан на фронте, где приходилось оформлять карты аэрофоторазведки - рельеф берега Баренцева моря мог начертить по памяти в любой момент. Еще он хорошо рисовал и был одаренным от природы человеком – вероятно, мог достичь многого, если бы не война.

Отец называл мамочку «аристократкой» - точнее придумать было нельзя - произнося эти слова по-разному – иногда ласково, иногда с досадой, но шли они от самого его сердца, это несомненно. И она действительно была аристократкой до мозга костей – печку топила ручками со свежим маникюром и всегда, даже дома ходила в нарядных платьях – халатов никогда не носила.

Мама любила итальянскую музыку, замирала при звуках «Вернись в Сорренто» или «Санта Лючии», отцу же надо было что-нибудь попроще - «А ну-ка песню нам пропой веселый ветер...» - вот это в самый раз!

Одно несомненно: они оба – и мама и отец были очень красивы - мама утонченной интеллигентной красотой и прирожденной грацией движений, отец - зелеными выразительными глазами, замашками «ведущего», и крестьянской основательностью во всем.

Я родилась через четыре года после войны, в селе Лебяжьем, в гарнизоне под Ленинградом, где был расположен военный аэродром морских летчиков. Отец в тот момент был в санатории – летчиков отправляли отдыхать несмотря ни на какие семейные обстоятельства – даже скорое рождение ребенка. Ждали родители, естественно, мальчика, а родилась девочка. Так как имя было уже придумано, то мама и назвала меня Викторией.



Село Лебяжье, аэродром «Котлы», 1950 год.

...Затем в летной жизни отца был военно-морской аэродром Кагул на прекрасном прибалтийском острове Эзель (Сааремаа) – именно отсюда наша авиация в начале августа 1941 г бомбила столицу фашистской Германии.

Здесь корабельные сосны упирались в самое небо, казалось, за их верхушки задевали облака. Моё раннее детство, о котором до сих пор что-то помню, прошло на этом уютном эстонском острове.

Военные летчики жили в те времена хорошо, недостатка в деньгах не было. Мама, как и все жены офицеров, не работала – она воспитывала нас с сестрой. Помнится, она была большой модницей – у неё было много красивых платьев и, конечно, шуба - этот обязательный атрибут офицерской жены. До сих пор помню - на ощупь – колючую отцовскую шинель и мягкую шубу мамы.

От отца мне достались зеленые глаза, авантюризм в крови и легкий, веселый характер. Мамочка же поделилась со мной хорошей фигурой, умением выбирать реальную цель в жизни и настырно её добиваться. Но речь, впрочем, не обо мне.

В Ригу с острова летали все, и жены в том числе - да простит меня летное начальство - в магазин, в поликлинику с детьми - на чем еще было добираться - конечно, на военных самолетах.

В черных шинелях с голубыми просветами на погонах, весело возвращались морские летчики домой с полетов – все живы! Отец брал меня на руки, а я впитывала всей своей маленькой детской душой запах надежной мужской силы и самолетов, исходящий от его шинели. Накрывали столы, садились ужинать. Мы, дети крутились тут же, слушая «разбор полетов», который сопровождался взмахами рук:

- Я захожу ему в хвост, а он уходит вниз и вправо! – показывали летчики, изображая самолет сжатой ладошкой. От этих рассказов замирало сердце, уйти было невозможно - хотелось слушать еще и еще. Атмосфера военного летного мира принадлежала не только нашим отцам – это был и наш, ребячий мир - мир, в котором мы жили - с кучей надоевших шоколадок из лётного пайка на столе в общей кухне и огромными шарами-зондами, которые детвора запускала в небо за неимением детских шариков...

И помню, как застывали около ограды аэродрома женщины, с немым вопросом в глазах, когда кто-то не возвращался из полета. Как и откуда они узнавали это – загадка, но узнавали раньше, чем в их дом приходил комэск с черной вестью.

Отец до сих пор стоит перед моими глазами, как живой – я слышу запах его скрипучей кожаной лётной куртки, чувствую сильные руки, вижу зеленые глаза и звезды на голубых погонах.

Именно здесь, на этом острове родители сделали своё первое крупное приобретение – автомобиль «Победу», с которой связана одна, довольно смешная история.

«Победу» - писк автомобильной промышленности нашей страны 50-х годов приобрели сразу, как только эта мысль пришла в голову. Автомобили в те годы разрешали покупать только по особым спискам, но отец, к тому времени уже бравый тридцатитрехлетний красавец - майор, ас-истребитель морской авиации, прошедший войну и имеющий заслуженные награды, входил в этот список, а его оклад позволял делать и такие покупки.

И вот машина, сверкая на солнце, стояла под окнами офицерского общежития. Когда сослуживцы возвращались с полетов, они курили возле неё, проводя «разбор полетов», а заодно любовались и гладили теплые от солнца бока новенького чуда.



Однако машина была еще не обкатана и поэтому капризничала, или водителю, впервые севшему за руль автомобиля, пока не хватало умения? Ведь надо же – с самолетом-истребителем отец управлялся лихо, был с ним, можно сказать, на «ты», а тут случались неполадки – Победа как бы слегка «взбрыкивала».

И вот, в один из свободных от полетов дней, они с верным другом и однополчанином Колей Мячиным посадили в машину жен и поехали кататься. Ехать особо было некуда – эстонский остров Эзель был небольшим, однако сам факт поездки на первой «гражданской» машине в военном гарнизоне радовал.

Иван сел за руль, рядом разместился Николай. Сзади восседали – именно так - «восседали» - две молоденькие раздетые девицы. Такие праздничные моменты в скучной аэродромной жизни жен летчиков происходили нечасто, и они собирались, как «вор на ярмарку» – то есть очень тщательно. Прически соответствовали последнему слову моды 50-х: «спереди пулемет, сзади авоська». Головки почему-то получились совершенно одинаковыми – как две капли воды - туго завитые кудри торчали впереди устрашающе, сзади же были уложены в незаметную сеточку. Однако других причесок в тогдашней моде не было и ничего странного в этой одинаковости девчата не видели. Ребятам же такие нюансы были непонятны вообще – в модных «причах» они не разбирались.

Дамы восседали на заднем сидении гордо и торжественно, высоко держали головы и важно поглядывали по сторонам в небольшие оконца. Мягкая бархатная обивка кабины ласкала глаз и руку, неяркое прибалтийское солнце светило сквозь стекла машины – причин для грусти не было...

...Причин для грусти не было вообще – война закончилась, а вместе с ней закончились и те ужасы, которые непременно сопровождают все войны. На фронте ли в тылу ли – доставалось каждому. Но воспоминания эти ушли куда-то далеко, молодость брала свое. Жены были юными и жизнерадостными – с ними было легко и весело. Причиной этой жизнерадостности было еще и то, что денег мужа получали достаточно, а принадлежность к элитному классу летчиков, военно-морских – тем более, избавляла от множества неприятностей, творящихся

в стране – от неприятностей, о существовании которых они даже не подозревали. Короче, никаких житейских проблем в их жизни не было.

...Только когда кто-то из пилотов не возвращался из полета... - но об этом нельзя было даже думать – такая была у летчиков примета...

С места тронулись резво. Прокатившись по дороге вдоль всего гарнизона, проехали сосновую рощу. Машина шла – как летела – легко и послушно. И только заехав на песчаную дорогу начала чихать, а потом заглохла.

- Приехали – засмеялись девицы, не ведая, что ждет их впереди.

Иван покрутил какие-то ручки, машина тронулась с места, но метров через сто встала опять – говорю же вам – капризничали «оне».

- «Водила» – ехидно сформулировала свою мысль Ирка.

- Ты бы, Ванечка, сперва ездить научился, а уж потом приличных женщин кататься приглашал! – жена Ниночка надула губки и отвернулась к окну.

Николай не обратил эти женские ехидства никакого внимания – он подавал советы – как в небе, в воздушном бою:

- Подсос включи, а теперь выжми педаль – его знания в деле вождения автомобиля были еще меньше, чем у Ивана, но советы все же принимались.

У водителя, однако, ничего не получалось – машина стояла, как вкопанная. Друзья вылезли, покопались в моторе – и капризная Победа завелась с пол-оборота. Как ни в чем не бывало, тронулась с места, но, проехав метров пятьдесят, заглохла опять.

- Да, «водила» у нас – ас – высший класс, что и говорить! – издевались дамы.

Так повторялось несколько раз.

- «Ас – высший класс» - играли в «ладушки» девицы на заднем сидении...

В очередной раз, садясь в машину, Иван виновато глянул на девчат своими пронзительными зелеными глазами и сказал:

- Толкнуть надо бы – иначе стоять будем!

- Так вот Николай пусть и толкнет – тут же нашлись дамочки.

- Э, нет – Иван на мгновение задумался, отводя в сторону глаза – он будет держать руль, а я – жать на педали.

Девушки сразу заподозрили в этих словах какой-то подвох, но какой именно – понять никак не могли. Они сидели в раздумьи: толкать машину офицерским женам было совершенно не к лицу, но не станешь же выжидать непонятно чего! Вздохнули, сняли новые модные туфельки на высоких каблуках и вылезли из машины. Уперевшись в багажник, стали безуспешно пытаться сдвинуть с места «застрявшую» «Победу».

Иван же спокойно включил зажигание:

- Будут знать, как обзывать – сказал он, и машина тут же тронулась с места... Это произошло так неожиданно, что боевые подружки не удержались и шлепнулись в песок. Глядя вслед удаляющемуся авто, они ждали, что мужья вот-вот остановятся, но не тут-то было – выпустив легкое облачко дыма, Победа скрылась за поворотом.

- Меня, майора, боевого летчика, эта мамзель будет называть «водителой» - смеясь, возмущался Иван, сидя за рулем ставшей послушной машины. Да я фрицев в небе в войну на «раз-два» делал, а тут какие-то вертихвостки! - Николай, имевший на своем счету боевых вылетов и наград не меньше, чем у Ивана, поддакивал:

- Вот и пусть теперь чапают на своих двоих - до самого дома!

Оба они в свои тридцать с небольшим, уже повидали в жизни много чего – за их спинами была война. И любили они своих молоденьких жен без памяти – так, как могут любить только лихие летчики, проживающие свой каждый день, как последний – кто его знает, что случится завтра в полете! Они баловали и откармливали этих худышек после голодных военных лет как могли, но «водила» - это уже слишком! Ехидных девиц надо немного проучить – дружно решили пилоты.

...Подружки поднялись с земли, отряхнули песок, налипший на новых платьях, и только тут до них дошел весь размах мужского коварства! Посмотрев друг на друга, скорчили рожицы, и – делать нечего – двинулись домой. Босиком, как вы понимаете – туфли уехали вместе с машиной. А дом был «почти рядом» – всего часа два ходьбы.

- Паразиты, ну паразиты – причитали босые офицерские жены, увязая в песке. За деревьями садилось неяркое солнце, кололась противная трава, росшая вдоль лесной дороги – прямо зла не хватало на своих коварных мужей и все это безобразие!

Однако за первым же поворотом, в прозрачном сосновом лесочке, они увидели беглецов – веселые парни, небрежно облокотясь на капот, курили свои папироски «Беломорканал».

- Мы не будем больше ехидничать – честно пообещали жены.

- Так мы вам и поверили – подумали автомобилисты, однако смиростивились, посадили девчат в машину и поехали домой.

...Фильдеперсовы новенькие чулочки, надетые по такому случаю, были порваны в клочья, и их пришлось выбросить. Впрочем, мужские носки тоже не стирались, а вовсе выбрасывались по мере их загрязнения – у жен морских летчиков были свои привычки...

На фотографии 50-х годов - веселая круглая мордаха довольной жизнью маленькой девицы. Я была желанным, любимым и избалованным ребенком. Баловали не только родители, но и все летчики полка, которые привозили из каждой поездки в город какие-нибудь конфетки или игрушки - детей в гарнизоне было мало, и вниманием взрослых я не была обделена.

Еще помню, как однажды в ночь перед Новым годом наша соседка-эстонка тайком «ходила» в Финляндию к своей сестре - через залив, на санях с парусом. И потом угощала нас привезенным финским шоколадом – очень вкусным, с велосипедом, нарисованным на плитке.

Помню праздник «Лига» в Риге - мне было уже лет пять. Мы с мамой шли по рынку, как вдруг какая-то женщина принялась стегать меня хворостиной по ногам, что-то приговаривая. Тонкие прутки больно били по ножкам в тонких чулочках, испугавшись, я прижалась к маме, а она смеялась:

- Не бойся, доченька, это такой обычай, женщина тебе желает счастья!

Такая обласканность, принадлежность, не побоюсь этого слова, к элитному классу, и некая вседозволенность – преград для летчиков и их семей не было практически никаких, отложила отпечаток на мой характер – характер человека, не знающего невзгод и считающего, что все в жизни преодолимо.

Этому я училась у старших, которые в трудной ситуации не разводили руками, а действовали. Однажды перед новым годом взрослые накрывали столы в самой большой комнате длинного деревянного барака - офицерского общежития.

Наряжали елку, носили закуски, вино. А дети играли в другой комнате, там же стоял баул со свежими помидорами, купленными кем-то из летчиков к праздничному столу.

Баул был добротный, из мягкой черной кожи, с блестящими замочками и широкой ручкой из полосок кожи над пузатым нутром. Его было удобно держать в руках, и вообще он был хиповый-хиповый. Наткнувшись на этот баул, девочки его открыли и стали угощать помидорами всех детей. Когда вкуснятина закончилась, детвора закрыла баул и забыла о нем. В преддверии застолья кто-то вспомнил о помидорах, но баул был пуст! Следствие длилось недолго - выяснив, что всё съедено, летчики, ничуть не расстроившись, отправили одного из пилотов слетать в Ригу, на рынок. К праздничному столу летавший успел вовремя - помидоры были на столе.



Рига, 1954 год.

Отец был занимательным рассказчиком, он мог часами описывать природу Заполярья и Дальнего востока, полосатых бурундуков или шустрых белок – мы с сестрой слушали с большим интересом и неиссякаемым детским любопытством. И, что совершенно естественно, были посвящены в сложные вопросы управления самолетом – знали, что обозначает то или иное показание приборов, как управлять самолетом и даже выполнять фигуры высшего пилотажа.

Однажды он поведал нам о зеленоглазой русалке*, которая «садилась» в полете на крыло самолета.

(сноска)

Русалки - существа низших уровней Астрала Земли, с туловищем, похожим на человеческое, и большим рыбьим хвостом вместо ног. Они населяют океаны, моря, озера, реки и даже маленькие ручьи. Их обычно изображают зеленоглазыми красавицами с длинными зелёными волосами, очень стройной, тонкой фигурой, нередко с расчёской в руках, которой они расчёсывают свои пышные волосы. Заунывное «пение», представляющее собой довольно монотонные, очень тихие продолжительные звуки, иногда настолько сильно завораживало находящихся поблизости одиноких мужчин, что моряки или рыбаки нередко бросались за борт к русалкам в воду, тонули и, таким образом, после своей смерти надолго попадали под их чувственное влияние и астральную власть. Мифологические русалки не имеют души, их любимое занятие – причинять людям вред.

(Из мифологической литературы.)

Обычно это бывало ночью – сначала впереди по курсу – в абсолютной темноте возникали фиолетовые вспышки, и по стеклу кабины зелеными огнями начинало струиться небесное электричество. Затем, в стилом небе холодного Баренцева моря, на крыле самолета из тумана появлялась русалка – она была необыкновенно красива. Длинные светло-зеленые волосы опускались до колен, все остальное тонуло в темноте. Русалка загадочно смотрела на летчика мерцающими в ночи зелеными глазами, опиралась рукой на крыло и, слегка склонив голову, улыбалась, поправляя волосы. Иногда манила к себе рукой. Весь самолет при этом был объят зеленым свечением и по нему бегали, как говорят пилоты, зеленые же чертики.

Зрелище не для слабонервных, скажу я вам!

Она часто потом снилась летчикам по ночам, глядела прямо в душу своими холодными зелеными глазами. Рассказывали об этом шепотом, понимая на твердой земле, что видели мираж – ведь на самом деле такого просто не может быть! Но ведь было же, было...

После этого «свидания» экипаж списывали подчистую, но пока он был в небе, его надо было довести до аэродрома.

- Земля, земля, я пятый, у меня на крыле русалка! – звенел в эфире заледеневший голос пилота и от этих слов «земля» замирала в суеверном ужасе. Потом, взяв себя в руки, руководитель полетов отвечал:

- Пятый, я – земля! Иди домой, только не смотри на неё и не выходи к ней – посидит твоя русалка на крыле, передохнет и улетит!

Севшие на землю пилоты становились седыми, больше в небо их не пускали.

...Некоторые, не справившись с собой, выходили на крыло самолета, чтобы ... впрочем, никакого «чтобы» для них больше уже не существовало...

Наконец, в 1955м году, в возрасте 35 лет, отец ушел в отставку.

Семья собрала свои нехитрые пожитки и отправилась в путь. Единственным крупным приобретением была новенькая машина «Победа» - все остальное вместилось в нескольких чемоданах. С острова Эзеля, где в военном гарнизоне прожили около пяти лет, плыли на материк, в гражданскую жизнь, на пароме. Паром был огромный, вез большое количество машин, в том числе и нашу «Победу», его качало, я боялась, что мы утонем, и плакала, а мама смеялась. Они все счастливо смеялись – компания таких же уволенных в запас офицеров и их семей. А почему бы и нет – ведь было так здорово: военная жизнь закончилась, все, как говорят военные, в полном здравии, у мужчин очень неплохие по тем временам звания. Отец был майором и имел приличную пенсию, особым предметом гордости была машина - их почти ни у кого еще не было, и всем казалось, что впереди ждала новая прекрасная жизнь...

... Откуда им было знать, что холодное Баренцево море и бесконечная северная зима для отца навсегда канули в Лету, его звездный час уже пробил, и назывался он «Великая Отечественная война». А мамина огромная трикотажная фабрика с множеством красивейших изделий, чудесным ковровым цехом и очаровательной мягкой игрушкой, где она впоследствии стала директором, была еще далеко-далеко впереди...



В «гражданской» жизни работы соответствующей знаниям отца не нашлось, такое обычно бывает с офицерами, уволенными в запас - здесь их умения, увы, не всегда применимы. Теперь стало не нужно выполнять фигуры высшего пилотажа, нырять в облака, уходя от противника, или же сбрасывать тяжелые торпеды точно по заданной цели, а требовалось совсем другое – как говорится – строить дом, сажать деревья, растить детей. И он построил хороший дом, посадил вокруг него тенистый сад, растил двух дочерей, а работать пошел художником в краевую типографию. Но и теперь часто просыпался в поту – все ещё летел за штурвалом своей Аэрокобры ...

...Потопивший в войну, будучи 24-х летним юношей, в холодных водах Баренцева моря немалое количество немецкого транспорта «водоизмещением 12000 тонн», выигравший не один воздушный бой с немецкими асами, он не мог спокойно спать по ночам. Страх, невероятное нервное напряжение, сопровождавшее его всю лётную жизнь, не прошел, это состояние, глубоко запрятанное в душе, осталось навсегда – он так и говорил:

- Сколько летал, столько и боялся, страшно вспоминать и сейчас...

*...Кто говорит, что на войне не страшно,
Тот ничего не знает о войне...*

(Юлия Друнина.)

И вот, наконец, настало время, когда все самое главное было уже позади, потому, что нельзя совершить ничего лучшего, чем то, что сделано – отвоевана ПОБЕДА...

И только с приятелями, побывавшими в этом аду, можно было поговорить откровенно, рассказать о воздушных боях с фашистами и сбитых самолетах, описать ужас, который охватывал летчика-истребителя при виде своей «работы» - потопленного транспорта, на котором были моряки и просто гражданские люди. Фронтовики, прошедшие войну понимали всё...

Случались нечастые встречи с друзьями-однополчанами, и опять воспоминания, воспоминания – одна из таких встреч проходила под Ленинградом, на аэродроме «Борки», после неё осталась эта фотография. Отец стоит в первом ряду, первый справа.



9 мая 1973 года, с. Лебяжье, аэродром «Борки».

Все, чего достиг мой отец, он достиг только своим упорным трудом. Пройти путь от простого босоногого мальчишки из глухой деревни, до пилота самого элитного подразделения морских летчиков ВВС СССР было дано не каждому, и далеко не каждый воевавший имел столько наград. Мы жили рядом с нашими отцами, не видя ничего особенного в заслуженных ими орденах и медалях, крупных звездах на погонах и нашивках за ранения – они были у всех фронтовиков, которые воевали за Победу – воевали и получали за это награды, воевали и Победили, и дай Бог, чтобы такое больше не повторилось. Умер отец во сне – лег спать и не проснулся, старые люди говорят - праведная смерть...

...В моей библиотеке есть книга Василия Минакова «Торпедоносцы атакуют», из которой я привела некоторые факты. Она издана в 1988 году Лениздатом. Морской летчик, сослуживец и друг отца по Пятигорскому аэроклубу, Ейскому летному училищу и Северному флоту, посвятил эту книгу моему отцу и его героическим однополчанам, защищавшим нашу Родину в те страшные дни войны. На титульном листе этой книги надпись, сделанная рукой отца: «Моим любимым внучке Ирине и внуку Роману от деда Ивана Алефиренко. Помните о нас...»

...Мы помним о Вас, отец...



Из сайта в Интернете:

<http://sk16.ru/255iap/alefirenko/index.shtml>

Алефиренко Иван Емельянович

15.02.1920 г. - 28.05.1998 г.

Алефиренко Иван Емельянович родился 15 февраля 1920 года в селе Сергевка Ставропольского края. После окончания средней школы обучался в Пятигорском аэроклубе. Затем поступил в Ейское военноморское авиационное училище (ВМАУ им.Сталина), после окончания которого в 1940 году был направлен на Тихоокеанский флот, и до весны 1942 года служил на Дальнем Востоке. С апреля 1942 года проходил обучение на курсах командиров звеньев, после окончания которых в октябре 1943 года старший лейтенант Алефиренко И.Е. был направлен для прохождения службы на Северный флот, во 2-ю авиационную эскадрилью **255-го ИАП**, базировавшегося на аэродроме "Ваенга".

На фронте с 15 октября. Воевал на самолетах **Р-39 "Аэрокобра"**. Совершил более 40 боевых вылетов, провел 15 воздушных боев. Согласно записи в летной книжке Алефиренко И.Е., 20 января 1944 года *"Обеспечил сбитие 1 Ме-109 Герою Советского Союза капитану Адонкину В."* А 17 августа 1944 года при сопровождении бомбардировщиков для удара по порту Киркенес в воздушном бою предположительно сбил ФВ-190. 23 сентября 1944 года во время разведывательного полета вел воздушный бой с Ю-88, но тот смог скрыться в облаках.

В числе боевых вылетов около тридцати было на сопровождение бомбардировщиков, штурмовиков и торпедоносцев и 7 - на разведку. При сопровождении самолетов ударной авиации обеспечено потопление более чем 20-и транспортов и других судов противника (общим водоизмещением более 60000 тонн).

Так же старший лейтенант Алефиренко несколько раз участвовал в сопровождении и прикрытии транспортных самолетов, в том числе - вероятно в сопровождении в мае 1944 года "Дугласа" с послем Соединенных Штатов Авереллом Гарриманом на борту (судя по пометкам Алефиренко в летной книжке - прим. sk16rus).

"А после октября для нас войны фактически не было. Летали только разведчики т.к. немчуру вытурили далеко. Поэтому то я по рапорту попросился на КБФ дабы не остаться в этом проклятом крае. Получил

отказ..." - эта запись простым карандашом, сделанная Алефиренко И.Е. в летной книжке, как бы завершает его боевые вылеты.

Все остальные месяцы до мая 1945 года – тренировочные полеты и учебные бои...

После войны Алефиренко И.Е. служил в Ленинградской области, в с. Лебяжье (Котлы). Затем в Прибалтике, на острове Эзеле, на аэродроме Кагул. Окончил в 1954 году Высшие летно-тактические курсы усовершенствования офицерского состава, а в 1955 году уволился в запас в звании майора. После этого переехал в город Ставрополь. Некоторое время работал художником в краевой типографии. До самого последнего дня был в здравом уме и ясной памяти. Умер Иван Емельянович Алефиренко 28 мая 1998 года, в возрасте 78 лет.

Награды: орден "Красного Знамени", два ордена "Отечественной войны" II-й степени, орден "Красной звезды", медали: "За боевые заслуги", "За оборону Советского Заполярья", "За победу над Германией в ВОВ 1941-1945 гг."

Отсканированные фотографии и документы из семейного архива, а так же сведения из биографии Алефиренко И.Е., предоставлены его родными.



Текст на странице обновлен 18.05.2008 г.

Использованная литература.

1. В. Минаков «Торпедоносцы атакуют» Лениздат.1988 г.
2. К. А. Обойщиков, «На дорогах Победы»
- 3.«История Второй Мировой войны» в 12-ти томах. Том 4. М., Военное издательство Министерства Обороны, 1975
4. «Северные конвои». Исследования, Воспоминания, Документы. Вып N3
5. Усенко К.С., «В небе Заполярья» 2000
6. Бойко В.С. «Крылья Северного флота» - Мурманск, 1976
7. Сорокин З.А. «Истребители идут на перехват» - М.: ДОСААФ, 1965
8. Иноземцев И. Г. «Крылатые защитники Севера» М.: Воениздат, 1975
9. Иноземцев И. Г. «Тараны в северном небе» М.: Воениздат, 1981
10. Белли В. А., Пензин К. В. «Боевые действия в Атлантике и на Средиземном море. 1939—1945 гг» - М.: Воениздат, 1967. Гл.6. Раздел: «Боевые действия в арктических водах»
11. Ю.Веремеев «Анатомия армии».
12. Приказы Верховного Главнокомандующего в период Великой Отечественной войны Советского Союза. – М.: Воениздат, 1975. С. 261–262.
13. Михаил Супрун «Освобождение Восточного Финнмарка, 1944-1945»
14. Техническое описание самолета "Аэрокобра" с мотором М.: Оборонгиз, 1943г
15. Рендулич Л. «Управление войсками» М.1974. С.191.
16. Реферат ученика 8 класса, внука штурмана Галкина П.А.
17. Артем Драбкин «Я дрался на истребителе. Принявшие первый удар. 1941-1942»
18. Журнал «Эхо планеты» 2009 год, № 32.
19. Журнал «Русская жизнь» 2008 г, № 4
20. Фотографии Роберта Диамента из архива Л.Р.Диамента.