

31.05.2017 Рубрика / Земляки

Как погиб Сафонов

Стали известны обстоятельства последнего боя легендарного летчика

Текст: Юрий Рыбин



В гостях у Бориса Сафонова военный корреспондент Никодим Гильярди (в центре) и комиссар 78-го сафоновского истребительного авиаполка Петр Редков (справа). Ваенга. Осень 1941 г.

(Продолжение. Начало в № 79.)

Мюллер ни при чем

В воспоминаниях Анатолия Жаткова читаем, «как одна из пуль попала в радиатор самолета», словно он лично на морском дне обследовал «киттихаук» Сафонова и пришел к такому выводу. Хотя, надо заметить, это предположение, как покажет время, окажется совсем недалеким от истины.

Командира 95-го авиаполка майора Анатолия Жаткова и Бориса Сафонова связывала не только совместная военная служба, но и близкие товарищеские отношения. Дружба между ними зародилась почти сразу по прибытии 95-го авиаполка в Ваенгу. В то время, когда у 95-го еще не было своего КП, майору Жаткову

приходилось руководить полетами с командного пункта 2-го ГКАП, где он много времени провел с Борисом Феоктистовичем, который тогда по состоянию здоровья практически не летал (после операции по удалению аппендицита. - **Ю. Р.**). Жатьков часто бывал в гостях у Сафонова дома.

Особенно запомнился Анатолию Владимировичу первый такой визит: в тот день на улице разыгралась сильная метель, и, побоявшись заблудиться в незнакомой пока еще для него местности, Жатьков позвонил по телефону, чтобы отказаться от приглашения. Но Сафонов быстро нашел решение: стал стрелять с порога своего дома из ракетницы, и по этим сигналам в пурге приглашенный гость нашел дорогу в нужный ему дом.

Трудно сейчас объяснить, почему на Северном флоте стали считать, что именно немецкий ас Рудольф Мюллер сбил над конвоем Бориса Сафонова. Хотя отрезок времени боевого вылета лучших на Севере немецкого и советского истребителей, а также нахождение их в этот период на коммуникациях Баренцева моря почти совпадают. Но уже тогда было хорошо известно, что между зафиксированным местом падения самолета Сафонова и районом у входа в Кольский залив (между мысом Сеть-Наволоки и островом Кильдин), где барражировала группа немецких одномоторных истребителей Bf-109, расстояние, даже при самых скромных подсчетах, 50-60 км. То есть утром 30 мая 1942 года маршруты Рудольфа Мюллера и Бориса Сафонова даже теоретически не могли пересечься.

Тем не менее Рудольфу Мюллеру было разрешено (!) на встречах с советскими летчиками, в частности, с летчиками 122-й ИАП ПВО, прикрывавшими в годы войны Мурманск, говорить о том, что именно он сбил самого результативного аса ВВС Северного флота. Об этом факте автору стало известно из письма командира 1-й эскадрильи 768-го ИАП ПВО Георгия Ивановича Козлова, в котором он пишет: «Его (Мюллера. - **Ю. Р.**) привезли к нам в сопровождении капитана в морской форме (офицер из отдела разведки штаба СФ капитан П. В. Сутягин. **Ю. Р.**). Мюллер был в нашей шубе, валенках, шапке-ушанке. Встреча состоялась прямо на летном поле аэродрома Арктика. Присутствовали летчики 767-го и 768-го ИАП. <...> Мюллер сообщил, что на его счету 114 сбитых самолетов, из них 70 он сбил над Англией. По времени и месту из его рассказа выходило, что он сбил Бориса Сафонова. Я переспросил переводчика, можно ли верить сказанному. Он мне ответил, что можно».

После войны в первых публикациях о Борисе Сафонове именно эта версия его гибели была представлена широкому кругу читателей. В 1950 году вышла книга «Борис Сафонов», автором которой был Никодим Федорович Гильярди. Военный журналист и писатель Никодим Гильярди еще при жизни Бориса Сафонова стал его первым биографом. В книге о последнем бое героя читаем:

«Сафонов в это же время сбил одну вражескую машину, потом вторую...

Победа была почти обеспечена! Но в эту минуту командир был атакован фашистским истребителем, внезапно вынырнувшим из-за облака. <...>

Только потом выяснилось (напавший на командира фашистский истребитель спустя несколько дней был сбит сафоновским учеником Бокием), что вражеский истребитель специально охотился за Сафоновым. Не принимая участия в завязавшемся бою, этот истребитель выжидал удобный для нападения момент. Облачность давала возможность трусливо прятавшемуся врагу быть незаметным... <...>

Сигнальщики с кораблей каравана, наблюдавшие за воздушной схваткой одного советского летчика против четырех фашистов, передавали о том, что Борису Сафонову удалось сбить еще одного «юнкерса», когда на самолет Сафонова напал специально охотившийся за ним вражеский истребитель».

Версия командующего флотом

Через десять лет после издания книги «Борис Сафонов» мемуары написал и бывший командующий Северным флотом Арсений Григорьевич Головкин. Он называет совершенно другую версию гибели прославленного североморского аса:

«На глазах у всех Сафонов сбил два бомбардировщика...

Вскоре на командном пункте Ваенги по радио были приняты слова: «Прикройте с хвоста...» Это были, как

выяснилось, слова Сафонова. Затем сигнальщики эскадренного миноносца «Куйбышев» - одного из кораблей, сопровождавших конвой, - увидели, что Сафонов устремился в атаку против третьего «юнкерса», но что в то же мгновение из облаков вывалился и напал на Сафонова вражеский истребитель. Спустя короткое время на командном пункте приняли еще одну радиограмму Сафонова: «Подбил третьего... мотор... Ракета...». Последнее слово было условным извещением о неизбежности вынужденной посадки. Дальнейшее, по докладам корабельных сигнальщиков, произошло так: самолет Сафонова, теряя высоту, планировал в направлении «Куйбышева», однако недотянул двадцать - двадцать пять кабельтовых, упал в море и мгновенно затонул. <...>

Два часа после боя эскадренный миноносец «Куйбышев» искал Сафонова в море. И не нашел. Так и осталась невыясненной причина его гибели. Возможно, мотор отказал потому, что был поврежден снарядом. Скорее же всего, в критическую минуту, как происходило не раз, сыграли роковую роль технические неполадки, свойственные «киттихаукам».

Именно это Арсений Григорьевич считает основной причиной гибели Бориса Сафонова. Далее читаем:

«...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 называют эти самолеты «чудом безмоторной авиации». Чаше всего «киттихауки» стоят в бездействии, точно так же, как 30 мая, когда в полку Сафонова могли вылететь только четыре самолета. И вот из этих четырех один был вынужден, опять-таки из-за мотора, повернуть обратно на аэродром. Полет продолжали трое».

После столь нелестной характеристики, данной американскому истребителю Р-40Е, становится вполне естественным и окончательный вывод, главная причина гибели Бориса Сафонова, сделанный Головкин в мемуарах.

Так ли были плохи импортные моторы

Да, действительно в составе ВВС Северного флота американские истребители Кертисс Р-40Е «киттихаук» много хлопот доставляли инженерно-техническому составу. Более того, выход из строя моторов «аллисон» летом 1942 года принял характер эпидемии. Тем не менее бывший командующий СФ несколько сгустил краски. Прежде всего, в конце мая 1942 года «киттихауки» стояли в бездействии не по причине технических неполадок, а потому, что они лишь 20 мая поступили на вооружение во 2-й ГКАП и большая часть самолетов не была даже облетана. Напомним, что гвардии старший лейтенант Владимир Покровский и гвардии капитан Павел Орлов 30 мая впервые вылетели на боевое задание на этом американском истребителе, а гвардии майор Алексей Кухаренко - во второй.

Кроме того, надо наконец-то признать, что технические неполадки моторов «аллисон» были не причиной их ненадежной работы, а лишь только следствием. Одной из причин массового выхода из строя этих и других импортных моторов являлось низкое качество горюче-смазочных материалов (ГСМ), применяемых на протяжении всей войны в ВВС Красной Армии и флота.

Была и другая серьезная проблема. Второй причиной преждевременного выхода из строя таких двигателей стали пыль и песок: абсолютно все заполярные аэродромы имели песчаное покрытие. С началом летней эксплуатации, когда снежный покров взлетно-посадочных полос сменился на песчаный, моторесурс импортных моторов с заявленных 180 часов снизился до 30-20 часов налета. А так как все самолеты к тому же эксплуатировались без применения пылевых фильтров, то это привело к катастрофическому положению боевого состояния всей импортной матчасти. Именно по этим причинам «харрикейны», «киттихауки» и «аэрокобры» в 1942 году и стояли без действия.

К сожалению, Головкин очень часто несколько приукрашивает действительность. Например, в эпизоде с гибелью Бориса Сафонова он пишет о соотношении сил во время воздушного боя над союзным конвоем звена «киттихауков»: «Трое против 45 «юнкерсов» и неустановленного числа «мессершмиттов». Хотя в любом оперативном документе некогда подчиненного ему штаба ВВС Северного флота, включая и

оперативные сводки, говорится о том, что сафоновцы атаковали вражескую группу из шести бомбардировщиков Ju-88 без истребительного прикрытия. Кроме сафоновцев над конвоем патрулировала еще пара двухмоторных истребителей Пе-3 95-го АП. Таким образом, не «трое против 45», а в действительности пять истребителей против шести бомбардировщиков! Как видно, ситуация над конвоем была критическая не для сафоновцев, а для немецких летчиков из 30-й ударной эскадры «Адлер».

После публикации мемуаров Головки в 1960 году его версия гибели Сафонова стала официальной, общепризнанной.

(Окончание следует.)

Опубликовано: Мурманский вестник от 31.05.2017