

01.06.2017 Рубрика / Земляки

Как погиб Сафонов

Стали известны обстоятельства последнего боя легендарного летчика

Текст: Юрий Рыбин



Последний снимок Бориса Сафонова. Ваенга-Первая. Май 1942 г.

(Продолжение. Начало в № 79, 80.)

Донесения - и немецкие, и советские - близки

Картину последнего воздушного боя североморского аса над конвоем RQ-16 могли бы прояснить документальные свидетельства с немецкой стороны, часть которых хранилась (притом особо строго - без доступа к ним) в Центральном архиве Минобороны РФ (ЦАМО). Не так давно стал доступен для исследователей фонд № 500 - фонд немецких трофейных документов, находившихся здесь с 60-х годов.

Теперь с этими документами можно ознакомиться без каких-либо ограничений даже в Интернете. В этой немецкой трофейной коллекции оказались и оперативные сводки 5-го воздушного флота люфтваффе, в которых отражены все действия немецкой авиационной группировки на морских коммуникациях в Баренцевом

море против конвоя PQ-16.

Есть ли в донесениях немецких летчиков информация о падении советского истребителя в районе конвоя утром 30 мая 1942 года? Да, есть! Из донесений летчиков бомбардировщиков из 2-й группы 30-й ударной эскадры «Адлер» (для удобства в тексте немецких документов переведены стрелки с берлинского на московское время, то есть прибавлен один час. - Ю. Р.):

«1) II./K.G. 30 - 11 Ju-88 [в период] 08:30-12:02. [Аэродром] Банак. 9 Ju-88 задание выполнили, 1 Ju-88 выполнял задание по наведению спасательных гидросамолетов, 1 Ju-88 вернулся из-за отказа мотора. 2 Ju-88 с задания не вернулись.

Результаты наблюдения:

10:04 1 Ju-88 примерно в 20 км З[ападнее] конвоя отвесно рухнул горящим после обстрела одним истребителем.

10:05 1 вражеский истребитель упал штопором, наблюдали удар об воду».

Сведения действительно очень интересные. Как правило данные противоборствующих сторон сильно отличаются. В нашем случае они не столь противоречивы. Прежде всего обращает на себя внимание время - 10.05, когда немецкими летчиками с бомбардировщиков было отмечено падение вражеского самолета. В других немецких донесениях время указано более близкое к советским источникам.

Есть расхождения и в отношении высоты, на которой «юнкерсы» вышли из пикирования после бомбометания: в немецких документах - 1400 м, в советских - 300-400 м. Разница довольно существенная, но эти данные как с немецкой стороны, так и с нашей, не вызывают сомнений. По всей вероятности после выхода из пикирования во время дальнейшего полета над транспортами конвоя, чтобы меньше подвергаться сильному зенитному обстрелу, группа пикировщиков снизилась до высоты 300-400 метров, после чего уже за пределами каравана ее атаковали наши истребители.

Это вполне логично. Надо правильно представлять, что значит прикрывать морской конвой во время его перехода. Дело в том, что это осуществлялось не в буквальном смысле - барражированием непосредственно над транспортами, идущими в нескольких колоннах в кильватерном строе, но патрулированием вокруг конвоя на расстоянии не ближе 5-6 километров от кораблей сопровождения. Находиться ближе к конвою было небезопасно, так как согласно существующему положению «О следовании в конвоях» корабли охранения и зенитные расчеты на транспортах могли открыть огонь по любому самолету, оказавшемуся в непосредственной близости. И такое бывало. Подобный случай произошел несколькими днями ранее над тем же PQ-16.

В составе союзного конвоя было одно САМ-судно (торговое судно, оборудованное катапультной (Catapult Aircraft Merchant). Каждое такое судно кроме своего обычного груза несло готовый к взлету «си харрикейн». Истребитель был разового использования, поэтому после воздушного боя пилот истребителя должен был лететь к ближайшему берегу или, если берег находился слишком далеко, выбрасываться с парашютом и приводниться в холодные воды Ледовитого океана в надежде, что какое-нибудь судно успеет его подобрать, до того как он замерзнет). «Си харрикейн» САМ-судна «Эмпайр Лоренс» был использован 25 мая при отражении налета вражеских торпедоносцев He-111 из состава 26-й ударной эскадры.

Его пилот Алистер Хэй сбил один торпедоносец и серьезно повредил второй. В результате атака торпедоносцев была сорвана, и ни одна торпеда в цель не попала. Но стоило «си харрикейну» приблизиться к каравану, его сбили прежде, чем пилот успел посадить самолет на воду. Хэй, получивший ранение в обе ноги, сумел покинуть самолет на парашюте. Моряки с эсминца «Воленгир» быстро подняли его из воды, и отважный английский летчик остался жив.

Поэтому не вызывает сомнений то, что сафоновцы перехватили группу «юнкерсов» на высотах гораздо ниже 1400 метров и на некотором удалении от конвоя. Судя по немецким данным, сбитый «юнкерс» упал в воду в 20-ти километрах от конвоя.

Кто все-таки это сделал

В донесении немецких летчиков нет ответа на главные вопросы - как и кто сбил Сафонова. Однако в 8-м пункте оперативной сводки от 30 мая 1942 г. о действиях воздушных разведчиков из 1-й эскадрильи 124-й группы дальней разведки (1.(F)/124) находим следующую информацию:

«1.1 124 - 1 Ju-88 [в период] 07:45-11:48. [Аэродром] Киркенес.

Воздушная разведка [непосредственно] в районе конвоя - 08:52-10:29.

08:00 нахождение конвоя в кв. 37 вост. 4020.

Противодействие:

08:34 в кв 37 вост. 4033 на встречных курсах 2 Харрикейна, без атаки.

09:29-09:36 в районе конвоя атакован 2 «Харрикейнами», переходом на бреющий полет и изменением курса полета вышел из под удара.

10:30-10:37 в районе конвоя атакован 1 Пе-2 или Пе-3 и 1 «Харрикейном», дистанция 100 м, после отражения пулеметным огнем [последний] отвернул с дымлением».

Выходит, обстрелянный ими «харрикейн», отвернувший с дымлением, по всей вероятности и был «киттихаук» Бориса Сафонова. То, что немецкими летчиками был неправильно определен тип вражеского самолета, обычное дело, часто ошибались и опытные летчики. Также вспомним, что истребители «киттихаук» на СФ только-только начали применять.

Донесение с миноносца «Грозный» (командир капитан-лейтенант Н. В. Королев):

10:30 Обнаружены 6 Харрикейнов, барражирующие вокруг конвоя;

10:32 1 Томагаук атаковал Ю-88, бомбардировщик загоревшись упал в воду;

10:35 На ГКП с левого автомата доложили, что истребитель типа Томагаук упал в воду.

Донесение с миноносца «Сокрушительный» (командир капитан-лейтенант М. А. Курилах):

10:35 1 Томагаук, возвращаясь с Норд-Веста, не дотянул 40-50 кабельтовых (7,3 - 9,1 км. - Ю. Р.) с Н= 200 м врезался в воду. Когда заметили падающий самолет, увеличили ход и повернули к нему, но самолет мгновенно затонул, пришлось повернуть обратно к конвою.

Донесение с миноносца «Валериан Куйбышев» (командир капитан-лейтенант А. И. Андреев):

09:57-10:07 Налет 10 Ю-88 на конвой. Бомбы сброшены с пикирования. Попадание корабли не получили.

Юнкерсы в разброд уходили в разные стороны;

10:25 Последним ушел Ю-88 на бреющем полете, а затем неопознанный самолет;

10:30 К конвою прибыло 6 Харрикейнов. Летают ближе и наши два бомбардировщика Пе-2;

10:32 На норде в расстояние 20-25 каб., летевший на бреющем полете прямо на караван, упал истребитель в воду;

11:55 Получено приказание КОДМ: ...потерпел аварию наш самолет, пойти на поиски самолета. Развернулись влево, выходим из конвоя, для следования к месту аварии самолета;

12:00 ...Легли на курс поиска самолета.

12:35 Прибыли к месту аварии самолета, ничего не обнаружено.

В донесениях командиров советских миноносцев, отмечается время падения «томагаука» в период 10.32-10.35. Ближе всех к месту падения самолета оказался миноносец «Валериан Куйбышев» - на расстоянии 20-25 каб (3,7-4,6 км). Как следует из доклада командира миноносца «Сокрушительный», капитан-

лейтенант Николай Королев сразу же дал команду на следование к месту падения самолета, но, по-видимому, рассмотрев в бинокль, что самолет после падения сразу же утонул, а на поверхности воды ничего не осталось, вернулся к конвою.

Судя по донесению командира «Валериана Куйбышева» поиски летчика начались намного позже. Прошло более часа, как совершили посадку на своем аэродроме Покровский и Орлов, и командование флотом приняло решение организовать поиск не вернувшегося с боевого задания командира Бориса Сафонова. В 11.55 капитан-лейтенант Анатолий Андреев, получив соответствующее распоряжение, направился к месту падения сафоновского «киттихаука».

Здесь надо сказать, что на протяжении долгого времени между кораблями конвоя и самолетами, прикрывавшими их, отсутствовала какая-либо связь. Прежде всего из-за того что командование BBC СФ не проявляло достаточной настойчивости в организации этой связи. С другой стороны, английское командование в интересах скрытности перехода конвоев отказалось от радиосвязи с самолетами. Корабли конвоя при переходе соблюдали полное радиомолчание. Даже пользование радиоприемниками, в том числе и индивидуальными, запрещалось.

Для опознания самолетов с кораблей англичане рекомендовали применять самолетные лампы и специальные огни, широко распространенные у них. Передача визуальных сигналов с кораблей для целеуказания и наведения истребителей не применялась. На кораблях конвоев не было ответственных авиационных офицеров, которые могли бы осуществлять связь с самолетами прикрытия.

Основными документами взаимодействия конвоя с истребителями являлись опознавательные таблицы и таблицы сигналов, разрабатываемые и заблаговременно высылаемые английским командованием в штаб BBC Северного флота.

Однако командование конвоя не могло знать о планах командующего авиацией СФ - связь со штабом флота им не устанавливалась.

От расплаты не ушли

Итак, анализ боевых донесений советской и немецкой сторон указывают на то, что самолет упал между 10.32 и 10.37 под большим углом и мгновенно затонул. Кроме того, из немецких источников следует, что причиной падения самолета является оборонительный огонь воздушных стрелков разведывательного «юнкерса» - Ju-88 D-5 WNr.430244 из состава 1.(F)/124, получивший в свою очередь повреждения в районе конвоя от атаки советского истребителя (вероятнее всего, Бориса Сафонова) и потерпевший аварию во время посадки на аэродроме Хебуктен под Киркенесом.

В этом вылете экипаж разведывательного «юнкерса» 1-й эскадрильи 124-й группы дальней разведки имел такой состав: пилот самолета - унтер-офицер Людольф Шмитц, наблюдатель (штурман) - оберлейтенант доктор Хельмут Шубринг, воздушный стрелок-радист - унтер-офицер Вильгельм Петерсен, воздушный стрелок-механик - унтер-офицер Франц Нойбауер. Кто из воздушных стрелков этого разведывательного «юнкерса» выпустил фатальную пулеметную очередь из пулемета Mauser MG-81J калибра 7,92 мм по самолету Бориса Сафонова, сейчас установить не представляется возможным.

Падение в воду штопором (или под тупым углом) говорит о том, что летчик получил смертельное ранение, так как при выходе из строя мотора опытному летчику не составляло особого труда совершить вынужденную посадку. Известно, что даже летчики, летавшие на тяжелых штурмовиках Ил-2, с подбитым мотором благополучно садились на воду.

Американский истребитель «киттихаук» был легче штурмовика Ил-2 и ко всему прочему имел довольно большую площадь плоскостей и хорошо планировал даже с остановившимся мотором. Это позволяло летчику даже средней квалификации без особых затруднений совершить подобную посадку. И этому есть немало примеров.

В нашем случае самолет североморского аса штопором ударился о воду и мгновенно затонул. Поэтому есть все основания считать, что во время третьей атаки Борис Сафонов наряду с повреждением мотора получил и

смертельное ранение. Передав по радио кодовое слово «Ракета», то есть иду на вынужденную посадку, попытался как можно ближе подлететь к кораблям конвоя. Не долетев до миноносца «Валериан Куйбышев» каких-то 5-6 километров, потерял сознание. После чего его самолет сорвался в штопор.

Символично, что почти ровно через год практически в том же районе, где погиб североморский ас, такая же участь постигла и экипаж немецкого разведчика, сбившего Сафонова.

18 мая 1943 года недалеко от острова Кильдин, вылетевшая на перехват вражеского воздушного разведчика пара «аэрокобр» 2-го ГКАП имени Сафонова - гвардии младший лейтенант Павел Климов и гвардии сержант Евгений Качевский, сбили Ju-88D. Экипаж «юнкерса» погиб - фельдфебель Лудольф Шмитц, лейтенант Йохим Лёбель, унтер-офицеры Вильгельм Петерсен и Франц Нойбауэр. Что касается оберлейтенанта доктора Хельмута Шубринга, он погиб раньше: 12 января 1943 года во время разведывательного вылета в район Мурманска умер от кислородного голодания - на большой высоте отсоединилась трубка кислородной маски.

Гвардии сержант Евгений Качевский за тот сбитый «юнкерс» был награжден орденом Красной Звезды. Североморский летчик, отомстивший за смерть своего командира, до Победы не дожил - 12 апреля 44-го был сбит и погиб.

Автор выражает глубокую благодарность за помощь и предоставленный материал Мирославу Морозову и норвежскому историку Руне Раутио.

Орфография и пунктуация документов сохранены без изменений.

Опубликовано: Мурманский вестник от 01.06.2017